LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : **Le Grand Prix de l'A. C. F.**

NAZZARO

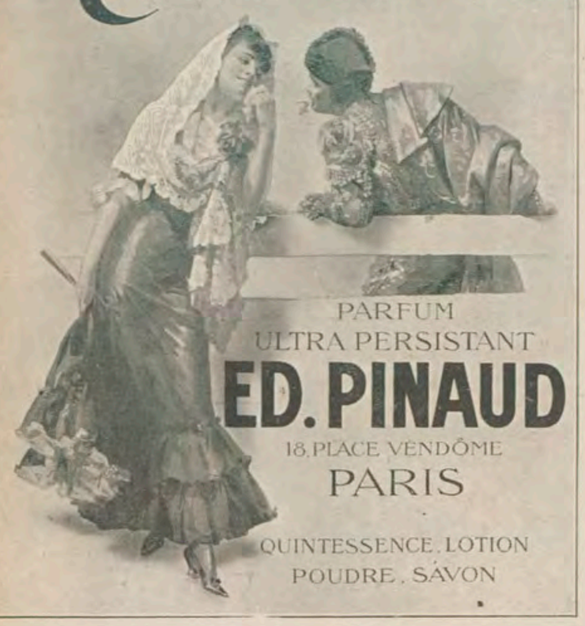
Vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F. sur voiture F.I.A.T.

(Voir pages 7 à 14.)

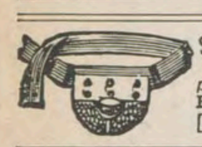
Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ◦ Femmes et Châteaux ◦ Femina
Musica ◦ Jeunesse ◦ L'Art et les Artistes ◦ ◦ ◦
90, Av. des Champs-Elysées ◦ Paris

Abonnements :
Paris et Départements,, ,, ,, 24 *francs*
Etranger ,, ,, ,, ,, ,, ,, 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

La Corrida



PARFUM
ULTRA PERSISTANT
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS
QUINTESSENCE. LOTION
POUDRE. SAVON



SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS,
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

VIVITZ
L.T. PIVER
PARIS
Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc.

UNE BONNE BICYCLETTE
en vaut deux

CATALOGUE
FRANCO

LA BICYCLETTE
CLÉMENT
est une bonne bicyclette
CYCLES CLÉMENT, au Pré-St Gervais, SEINE

FINE-HENDAYE
★ Izarra
Liqueur exquise des
BASQUES
GRATTAU
Hendaye (B.-P.)

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

LA MOTOGODILLE
ou
LE CANOTAGE
AUTOMOBILE
A LA PORTÉE DE TOUS
Bté S. G. D. G.

Se pose et s'enl
à volonté comme
aviron sans touch
aux formes
bateau.

POIDS TOTA
de
L'APPAREIL
40 kilos

G. TROUCHE & Cie 206, Boulevar
Pereire, PARI

La Semaine Comique, par Henriot

— Si jeune et déjà du goût pour le yachting! Continue, mon garçon tu seras peut-être un jour ministre de la marine!

— Vous vieillissez, mon cher... vous êtes « usé ».
— Dame, ma chère amie, je ne connais guère que les pneus « Gaulois » qui soient réellement inusables.

La sécurité aux bains de mer, par les petits ballons maintenant absolument la tête au-dessus de l'eau.

La course Pékin-Paris
Types de voitures-sauteuses à construire pour les pays où il n'y a généralement pas de ponts sur les précipices.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** *et votre taille restera ou redeviendra svelte.*

LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris.
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RECOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

LE "MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament qu'en se barbifiant avec le MERVEILLEUX *ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir!*

VIBERT FRÈRES-PARIS

N'oubliez pas
d'emporter
en
voyage
votre Savon
LE
"Merveilleux"
si pratique
et
si commode
pour
qui se rase
soi-même

En Vente : Coiffeurs, Bazars, Couteliers, Herboristes et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

EPILEPSIE GUERISON CERTAINE. Dem. Not
Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers)

PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS du BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

HERNIE GUÉRIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p'la Société de Chirurgie de
Recommandé par les
Membres du Corps Médic

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le cor
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le mal
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gê
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalo
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Par

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · BORDEAUX

à PARIS EN 1906
DIRECTION DES AGENCES ET MAGASIN D'EXPOSITION
8, RUE LAFAYETTE, 8

NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES ET CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRIX

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

6 Juillet 1907 — N° 459
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LE REMPLISSAGE DU RÉSERVOIR DE LA VOITURE DE LANCIA

Cette année, le poids des voitures n'entrait pas en ligne de compte dans le Grand Prix de l'A. C. F. Le nouveau règlement remplaçait le poids maximum par un maximum de consommation. Plus de bascule, plus d'efforts des concurrents pour arriver aux 1000 kilos réglementaires. A proximité des tribunes, un échafaudage sur lequel allaient et venaient des officiels, devenus marchands d'essence, remplaçait la bascule. Sur la plate-forme, deux énormes entonnoirs, cubant chacun 231 litres, deux plus petits, 70 litres. Les grands donnaient à chacun des concurrents du Grand Prix la quantité d'essence pour les 770 kilomètres, les plus petits étaient réservés à ceux de la Coupe de la Commission Sportive.

(Voir notre *Supplément*, pages 7 à 14).

Wellmann=Chicago=Record=Herald=Polar=Expédition

M. Walter Wellmann, chargé par le " Chicago Record Hérald", d'aller explorer le Pôle Nord a échoué l'an dernier. Il va tenter à nouveau d'accomplir cet exploit.

WALTER Wellmann explorateur et publiciste américain, regagne actuellement l'île des Danois (Spitzberg) avec dans ses bagages, le ballon-automobile *Pôle-Nord*. Son but — l'espère-t-on? — est de visiter, à bord de cet aéronat, la région toujours mystérieuse, jamais atteinte, qui, depuis trop longtemps, exerce une sorte d'attraction aimantine, une influence bizarre, morbide chez tant de vovageurs.

M. Wellmann a déjà séjourné, à deux reprises, en 1894 et 1899, vers les 80° et 82° parallèles. Il possède une certaine connaissance des régions arctiques. Est-il, en outre, aéronaute dans toute l'acception du mot? Pas le moins du monde. I exécuta une ascension unique, je crois, une simple promenade aérienne de Saint-Cloud à Pithiviers, piloté par M. F.-S. Lahm, son compatrio te. C'est peu. Son ballon automobile fut-il tout au moins expérimenté en Europe, ainsi que la plus élémentaire prudence l'exigeait, avant d'être expédié au Spitzberg? — M. Wellmann ignore son aéronat aussi complètement que le pôle nord! Mais que lui importe sa double ignorance? Il pense, malgré tout, résoudre le second problème sans avoir même envisagé le premier dont dépend, surtout, la solution totale, et a persuadé le journal américain *Chicago Record Herald* de l'indispensabilité de l'expédition. Ou M. Wellmann se moque du *Chicago Record Herald*, ou ildevance avec désinvolture l'heure de son trépas.

Avant de commencer une longue série d'erreurs, il avait demandé à un grand constructeur français de dirigeables de vouloir bien établir le *Pôle Nord*. Les négociations furent vite interrompues. Le constructeur trouva insuffisant le délai accordé, puis il désirait ne livrer l'appareil qu'après essais concluants. Cette condition parut scandaliser M. Wellmann.

Voici quand même, les caractéristiques principales du *Pôle Nord* :

Partie aérostatique : Enveloppe : 7.349 mètres cubes; longueur 55 mètres; diamètre au maître-couple : 16 mètres; allongement : 3,5.

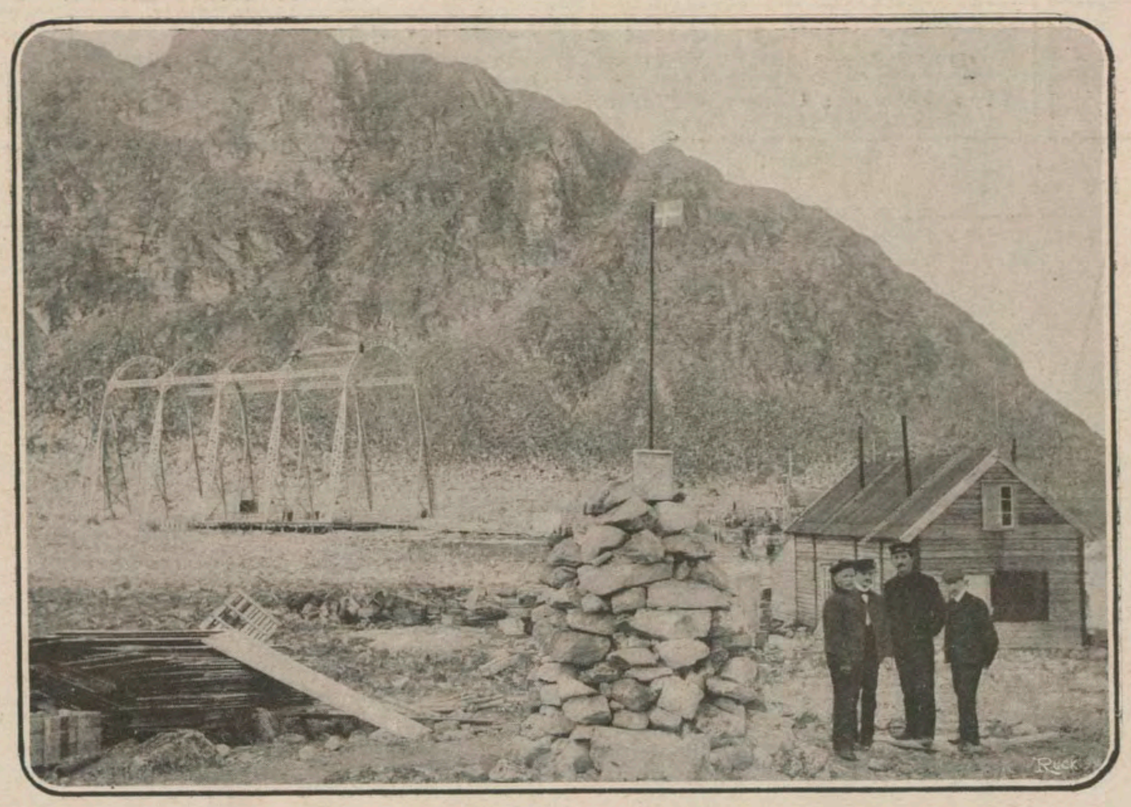
Partie mécanique : Un moteur de 60 chevaux actionnant, sans démultiplication, deux hélices métalliques placées de part et d'autre de la nacelle. A noter que Wellmann avait oublié avec désinvolture les hélices quand il est parti. La nacelle, en tubes d'acier, atteint 35 m. de longueur et pèse 800 kg. A l'arrière, le réservoir d'essence contenant 4.000 litres.

La vitesse propre ne doit pas excéder 25 kil. à l'heure. A bord, douze chiens esquimaux, en cas de panne; des traîneaux automobiles dont M. Wellmann s'est muni et sur lesquels il compte, pour regagner son point de départ ou joindre soit le Groënland, soit la Terre François-Joseph. A bord également, un canot léger en acier, 75 jours de vivres, et un poste de télégraphie sans fil. Outre le chef de l'expédition, le *Pôle Nord* sera monté — juillet ou août — par un aéronaute dont le nom est encore ignoré, un mécanicien, et le major E. Hersey, du Weather bureau de Washington, délégué par le gouvernement des Etats-Unis pour les observations scientifiques.

Nous connaissions le major Hersey pour l'avoir vu dans la nacelle de l'*United States*, le 30 septembre 1906, jour où M. F P. Lahm, pilote de ce ballon, gagna la première coupe Gordon-Bennett des aéronautes; nous ne pensions guère le retrouver auprès de la galère boréale en partance — sans avoir accompli le moindre essai préliminaire! — pour un raid au-dessus d'un effroyable désert de glace, pour un raid auquel on ne pourrait comparer, tant pour la longueur du trajet que pour sa durée, la meilleure ascension du meilleur des appareils construits jusqu'à ce jour et perfectionnés peu à peu grâce à de multiples épreuves!

M. Wellmann s'en alla l'année dernière à grand fracas de réclame et revint tout penaud, sans avoir tenté quoi que ce soit. Espérons que 1907 verra la fin de ce bluff!

FRANÇOIS PEYREY.



Au Spitzberg.

Cette photographie montre l'endroit choisi par Wellmann pour garer son ballon automobile, Pôle-Nord.

Le ballon de Wellmann.

Le ballon automobile de Wellmann, le Pôle-Nord, *est mû par un moteur de 60 chevaux, actionnant deux hélices métalliques placées de part et d'autre de la nacelle.*

Un banquet en l'honneur de Wellmann.

Wellmann, à un banquet offert en son honneur, expose ses projets après le café. Souhaitons qu'il les mette mieux à exécution que l'an dernier.

La Coupe de l'Autocycle-Club

Disputée sur Paris-Ostende et retour, cette Coupe, réservée aux véhicules légers n'a eu qu'un médiocre retentissement.

L'Autocycle-Club de France avait coutume de faire disputer chaque année une grande épreuve pour véhicules légers, motocyclettes et voiturettes. Cette épreuve comportait un gigantesque itinéraire qui n'était autre que le Tour de France, remportant chaque année un grand succès.

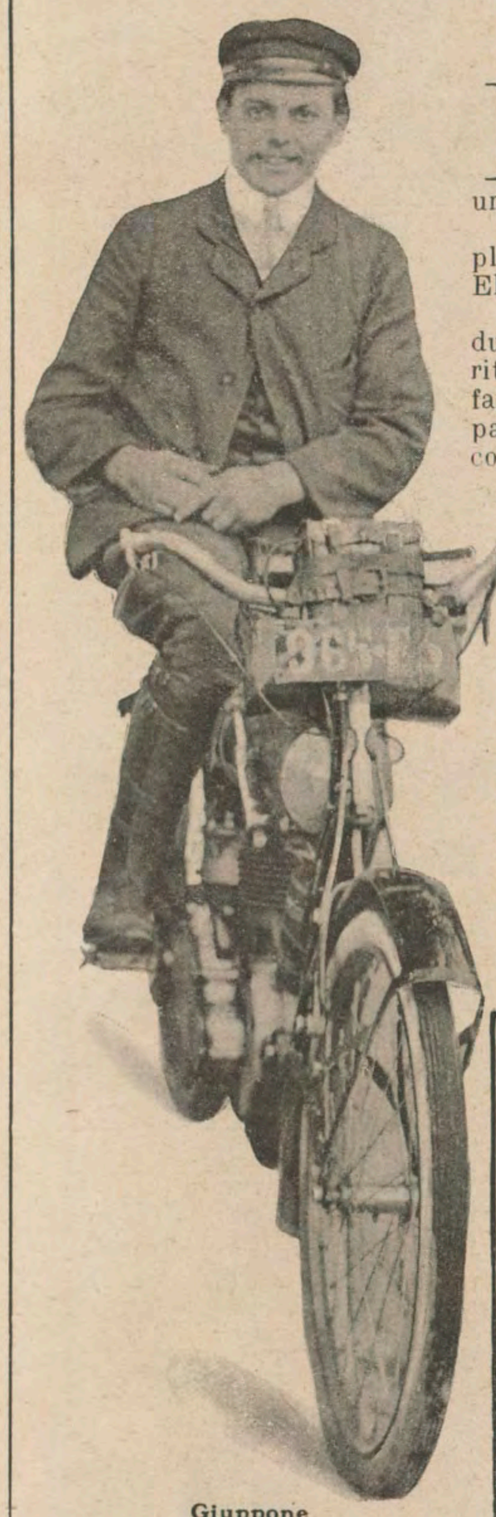
Cette année, elle a été remplacée par une Coupe d'un caractère bien plus modeste qui s'est disputée sur le parcours de Paris-Ostende et retour. Elle n'a eu qu'un retentissement bien faible.

Aussi bien, l'époque était-elle assez mal choisie. Au milieu des pétarades du Taunus et du fracas du Grand Prix de l'A. C. F. ces modestes sonorités des motocyclettes et des voiturettes avaient peu de chance de se faire entendre. La date primitivement choisie, — 18 Mai — était, d'autre part bien prématurée, mais rien n'est mauvais on le sait, pour une course comme un changement de date.

Bref, vingt-six concurrents se présentèrent au départ, parmi lesquels sept voiturettes, quatre tricars, onze motocyclettes et quatre bicyclettes à moteur. Le dernier modèle mérite d'attirer l'attention. C'est là, évidemment, qu'est tout l'avenir de la motocyclette. C'est dans cet engin léger, bon marché, de consommation des plus réduites, que son propriétaire peut facilement mener à l'étape en pédalant, en cas de panne, et mettre au chemin de fer en cas d'avarie, puisqu'il ne dépasse guère 30 kilos. Quelques-uns de ces petits engins, munis de moteur d'un cheval un quart environ, 66 63, peuvent faire très bien, en terrain moyen, 35 à 38 de moyenne.

La course comportait le trajet de Paris-Ostende et retour en quatre étapes avec une épreuve de vitesse à Ostende. Ce fut un succès pour les Peugeot, qui se classèrent première du classement général avec Giuppone et en tête de chaque catégorie. Les Alcyon se sont très bien comportés. Celle que montait M. Gentil, le directeur de la marque, a terminé sans pénalisation. Les deux motocyclettes à moteur ont fait le parcours de merveilleuse façon, un seul tricar a terminé, encore fut-il pénalisé.

F.-A. Wheel.



Giuppone

Giuppone sur motocyclette Peugeot, *vainqueur de sa catégorie et vainqueur du classement général pour véhicule non pénalisé ayant fait le meilleur temps à Ostende. L'excellent motocyclettiste Giuppone a accompli une splendide performance.*

Rivierre Contant Canale Gentil

L'équipe des motocyclettes Alcyon.

Le team des Alcyon *a été fort admiré dans la catégorie des bicyclettes à moteur d'un cheval 1/4 et des motocyclettes de 1/4 et 1/3 de litre. Gentil (pneus* Dunlop) *a terminé sans une pénalisation, Canale, Contant et Rivierre étaient également sur motocyclette.*

Moreau

Moreau, sur motocyclette Peugeot, *vainqueur de la catégorie réservée aux motocyclettes ayant une cylindrée de 250 cmc.*

NOTES DES ÉDITEURS

Le succès considérable remporté par le numéro spécial que nous avons consacré au Grand Prix de l'A. C. F. a dépassé toutes nos espérances, Sur le circuit de Dieppe, il n'était pas un sportman qui ne feuilletait la *Vie au Grand Air*. Et tous s'accordaient pour admirer la précision de nos renseignements et la clarté de nos plans et de nos graphiques. D'autre part, l'histoire de toutes les grandes épreuves d'automobiles, racontée par leurs vainqueurs, intéressait tous nos lecteurs. Nous sommes heureux de constater ce véritable triomphe sur lequel nous comptions, mais que nous ne croyions pas devoir être aussi grand, ce dont nous remercions notre clientèle.

Le court délai qui a séparé le Grand Prix de l'A. C. F. de l'apparition de ce numéro, ne nous a permis que de publier le supplément qu'on trouvera encarté. La *Vie au Grand Air* devait à ses lecteurs de leur représenter, sous la forme à laquelle ils sont habitués, toutes les péripéties de cette journée mémorable. Elle le fera dans le numéro de la semaine prochaine qui contiendra le compte rendu complet de la grande épreuve avec tous les incidents de la course

Depuis mardi (record), jour du Grand Prix de l'A. C. F., tous les jours, Salle Femina, à 3 h. 1/2 et à 9 heures, nous donnons deux séances de cinématographe avec le compte rendu complet du Circuit. Pendant deux heures, le public assiste à toutes les péripéties de la grande épreuve. Le prix des places est fixé à 1 franc en matinée, à 2 francs le soir.

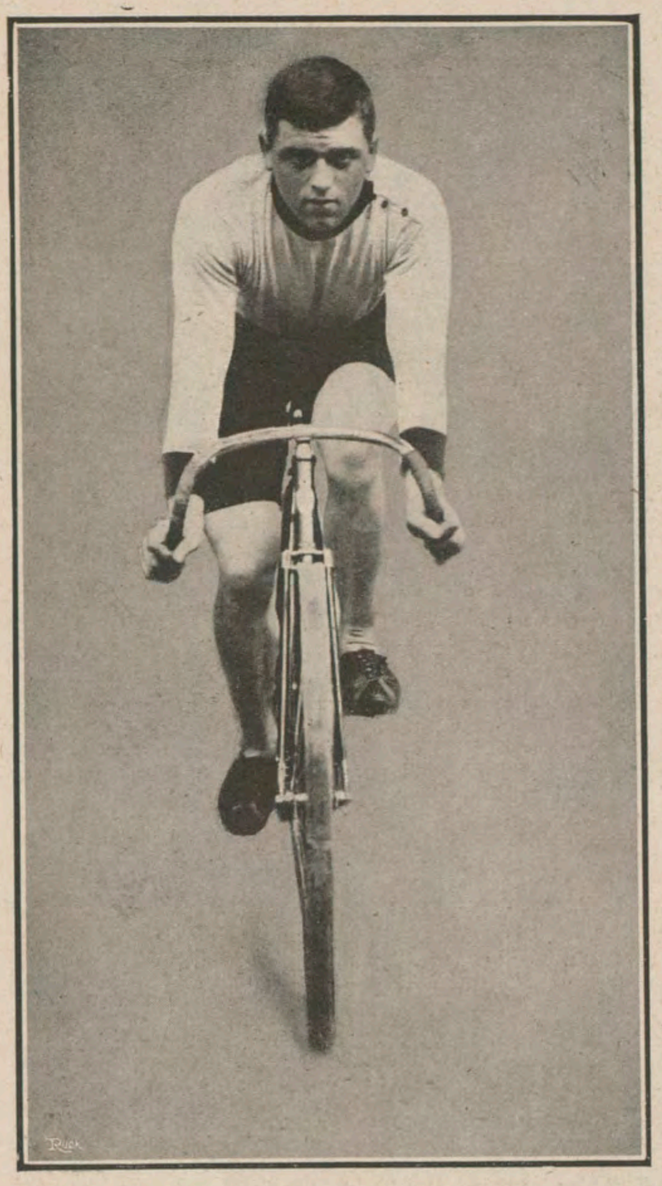
Jamais on n'a vu nulle part une reproduction aussi belle et aussi exacte d'une course d'automobiles. Tous les sportsman se donnent donc rendez-vous à la Salle Femina, tant ceux qui ont assisté au Grand Prix de l'A.C.F. et qui viennent revivre ces heures de vitesse, que ceux, qui, moins heureux, n'ont pu se rendre à Dieppe.

Malgré la place importante que nous donnerons au Grand Prix de l'A C. F. dans notre prochain numéro, nous ne négligerons pas le compte rendu photographique des Championnats du Monde et de la traversée de Paris à la nage.

Nos abonnés trouveront encartée dans ce numéro la table des matières du premier semestre de 1907. Ceux de nos lecteurs qui la désireraient, sont priés de nous en faire la demande, accompagnée d'un timbre de 0 fr. 10.

Pierre Lafitte et Cie.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE AMATEURS



Payne.

Le champion anglais, Payne, a été battu dans sa demi-finale. Il a été désavantagé par le changement de piste.

La grande solennité des Championnats du monde a bien mal débuté. On aurait cru que tous les nuages de la terre s'étaient donné rendez-vous pour venir assister à la première réunion. Mais chassez le naturel, il revient au galop ! Et les nuages n'ont pu s'empêcher de verser à flots leur pluie peut-être bienfaisante pour certains, mais assurément malfaisante pour le cyclisme.

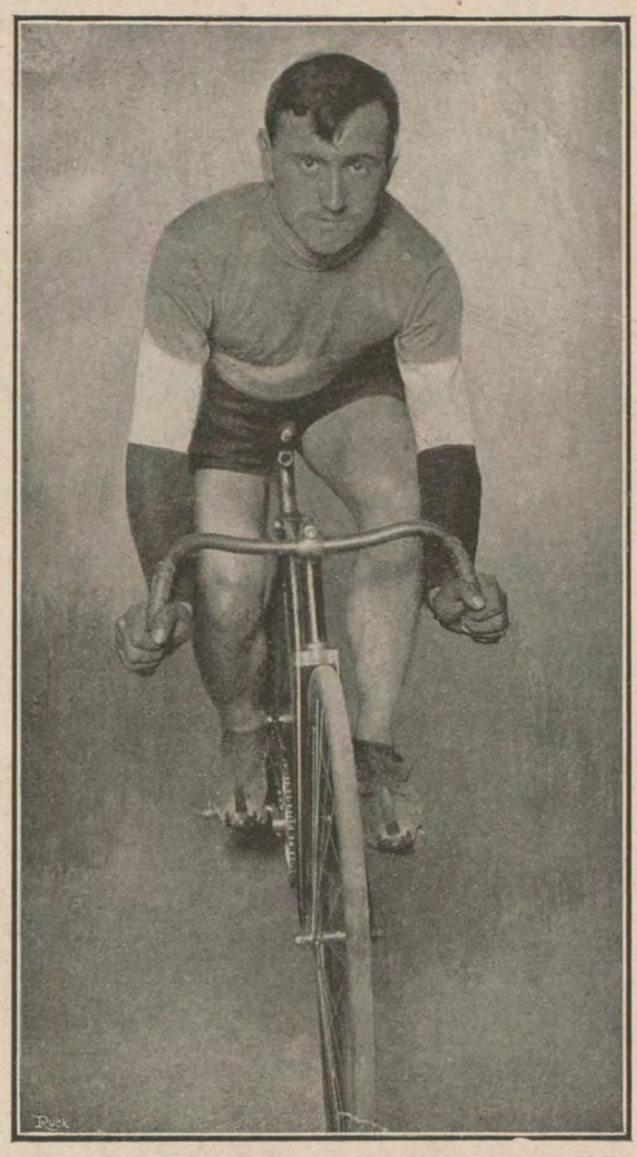
Comment faire ? tous les délégués de l'U. C. I. se réunirent pour prendre une décision. Et chacun sait que lorsque tous les délégués de l'U. C. I., se réunissent pour prendre une décision, si ce n'est pas toujours rapide, cela a au moins l'air d'avoir été l'objet d'une mûre réflexion.

Le Championnat de 100 kilomètres professionnels fut reporté à demain et celuide vitesse amateurs couru à 4 h. 1/2 au Vélodrome d'Hiver, sous une piste couverte. Ce fait n'est-il point curieux ? Les pistes couvertes ne sont pas reconnues par l'U. C. I. et le Championnat amateurs est justement disputé à la Galerie des Machines. Bizarre ! bizarre ! Bien entendu, les coureurs étrangers qui s'étaient entraînés au Parc des Princes et s'étaient familiarisés avec ce vélodrome, n'étaient plus du tout à leur affaire. Les Payne, les Flynn, les della Ferrera qui avaient une chance de premier ordre pour la finale la virent réduite à néant. Ils ont tout au moins la satisfaction de pouvoir se dire que si le championnat avait été couru là où il avait été décidé de le courir, ils seraient peut-être aujourd'hui champions du monde.

Trois Français se trouvèrent dans l'épreuve décisive : Devoissoux, Avrillon et Auffray. Auffray essaya de s'échapper et y parvint même au second tour, mais Devoissoux, en coureur qui s'y connaît, ne se hâta pas de le rejoindre, le laissa se fatiguer et lorsqu'il jugea le moment opportun se décida à l'attaquer. Auffray n'en pouvait plus. Devoissoux le passa, et termina bon premier avec une longueur d'avance.

Cet excellent amateur a fait une très jolie course qui a prouvé pertinemment que si Auffray avait gagné le Grand Prix de Paris, c'était plus par un coup de chance que par son coup de pédale.

JACQUES MORTANE.



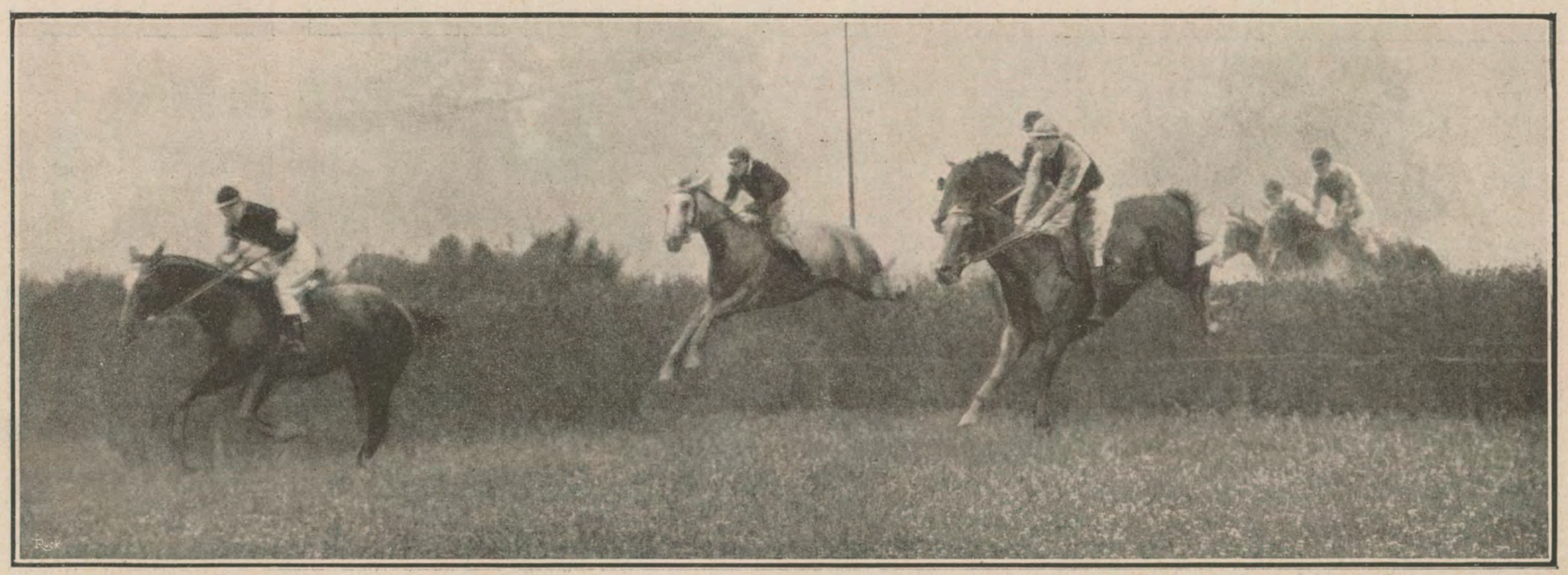
Devoissoux

Plus heureux que dans le Grand Prix de Paris, Devoissoux s'est adjugé le trophée de champion du monde vitesse (amateurs).

Le départ de la finale.

Devoissoux, Avrillon et Auffray s'étaient classés pour la finale. Auffray, gagnant du Grand Prix de Paris sur Devoissoux n'a pu recommencer cet exploit et, de même qu'Avrillon, a dû s'incliner devant Devoissoux qui a fort bien couru.

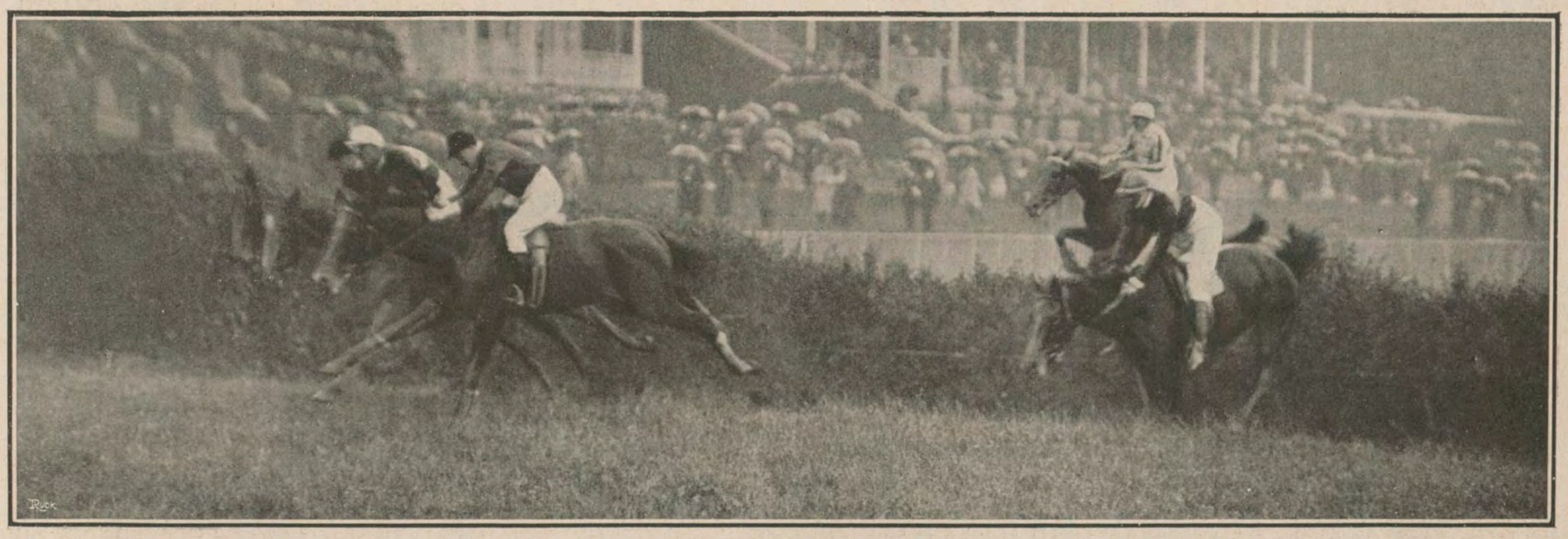
LES COURSES D'AUTEUIL



Patagon Ceralba Roitelet IV Astral II Maazouz Imbroglio

Le saut de l'avant-dernière haie dans le Prix de la Vague (haies, 2.700 mètres, 10.000 francs).

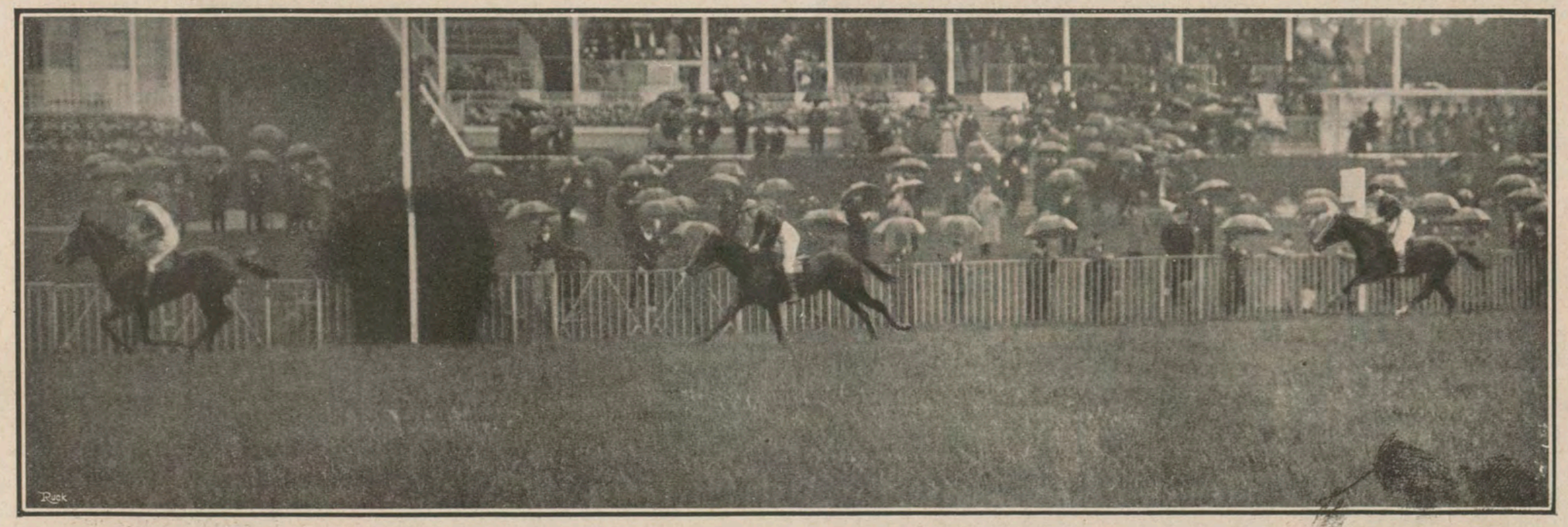
Maazouz et Patagon ont mené jusqu'au passage des tribunes où Astral II et Lascar se rapprochaient. Entre les tournants, Patagon menait devant Astral II. Celui-ci venait l'attaquer, mais sur le plat, Patagon se détachait pour gagner facilement.



Minus Dancing Girl Choisy-le-Roi Uranie II Fer

Le saut de la rivière des tribunes dans le Prix de France (steeple pour gentlemen-riders, 4.200 mètres, 20.000 fr.)

Choisy-le-Roi a pris la tête devant Fer et Dancing Girl. Pour sauter la rivière, les chevaux se groupaient. Au huit, Fer prenait le commandement devant Choisy-le-Roi, Minus et Dancing Girl. Au dernier tournant, Choisy-le-Roi revenait en tête, suivi de Minus.



Minus Fer Choisy-le-Roi

L'arrivée du Prix de France.

Minus attaquait Choisy-le-Roi au dernier tournant et au cours de la lutte entrait en contact avec lui. Fer revenait très fort et enlevait la seconde place à Choisy-le-Roi. Minus à M. de Tepper-Laski était monté par M. de Walenberg et triomphait par 3 longueurs.

Contrariées par un temps épouvantable, les courses d'Auteuil, dimanche dernier, n'ont pas remporté le succès qu'on en attendait.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

Les débris de l'enveloppe du ballon retrouvé à Aldershot. On suppose que les aéronautes se sont noyés.

A PROPOS DU SABOTAGE

QUELQUES-UNS de nos lecteurs se sont émus à la suite d'un article paru il y a quelques semaines, sous ma signature et qui traitait du « sabotage ».

Le mot et la chose sont pourtant à l'ordre du jour, et il ne fallait pas s'étonner de le trouver dans le monde de l'automobile alors qu'on le rencontre dans les milieux les plus divers.

— Vous allez nous gâter nos mécaniciens ! me disait un de mes amis. Maintenant, quand ils seront mécontents de leurs patrons, ils n'auront qu'à lire la *Vie au Grand Air*, pour y trouver dix moyens de leur jouer une plaisanterie ou une mauvaise farce qui pourra leur coûter leur voiture ou peut-être la vie.

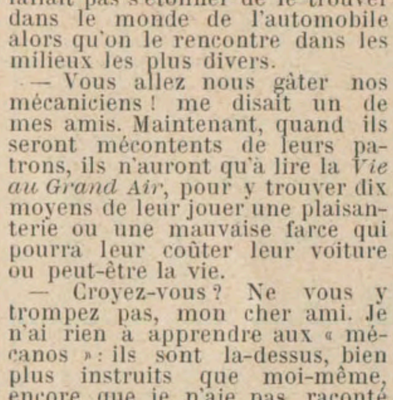
— Croyez-vous ? Ne vous y trompez pas, mon cher ami. Je n'ai rien à apprendre aux « mécanos » : ils sont la-dessus, bien plus instruits que moi-même, encore que je n'aie pas raconté dans la *Vie au Grand Air* tous les « sales trucs » que mon passage dans divers garages ait pu m'enseigner. Du reste, la majorité de nos lecteurs ne s'y est pas trompée et j'ai reçu plusieurs lettres de chauffeurs me remerciant de leur avoir ouvert les yeux et de les avoir mis à même de retrouver les pannes qui surviennent si souvent fort à propos quand leur mécanicien n'est pas disposé à sortir, ou a décidé qu'on ne rentrerait à Paris que le lendemain.

Ecoutez-moi-bien : il y a deux catégories de mécaniciens, les bons et les mauvais. Les premiers seront toujours bien capables d'un sabotage, les seconds, sont depuis longtemps ferrés sur le moteur et il n'y a rien à leur apprendre. Quand un de mes collaborateurs a longuement expliqué, dans la *Vie au Grand Air* les « coups d'apaches » croyez-vous qu'il a appris quelque chose aux habitués des bars des boulevards extérieurs ? Il a appris aux honnêtes gens à se défier de leurs attaques et à les jouer. C'est la même chose. »

Ai-je besoin d'ajouter que mon ami partit convaincu ?

Il trouva, comme moi que, ce n'est pas un tort que de donner à autrui le moyen de se mettre en garde contre les mauvaises actions.

F.-A. WHEEL.



Le bateau-voiture automobile de M. Strom, allant également dans l'eau et sur le sol, rendant visite à l'hôtel des Publications Pierre Lafitte et Cie.

Berthet, champion de France amateur de demi-fond vient de battre le record de l'heure sans entraîneur (41 kil. 520) que possédait le professionnel Petit-Breton.

TROP ÉCRIRE NUIT...

LORSQUE Major Taylor arriva en France, quelques-uns de nos confrères poussèrent des hurlements assurant que le nègre ne retrouverait jamais sa forme d'antan. L'un d'eux qui, dans sa jeunesse, avait réussi à gagner une course à pied n'hésita pas à se comparer à l'ex-grand champion et jura que si Taylor redevenait ce qu'il avait été, il n'hésiterait pas, lui, à s'engager dans le prix où il avait triomphé une fois. Les premières exibitions du nègre furent sinon piteuses, du moins décevantes.

Mais le beau temps revint, les muscles se dérouillèrent, Major Taylor battit à deux reprises en match Van den Born, en pleine forme. Nos quelques confrères et surtout celui qui prétendait que *le nègre continuait*, commencèrent à craindre de s'être trop hâtés, d'autant plus que le pauvre sprinter marchait toujours bien quoique la température ne soit pas très favorable. Et ils durent s'incliner. Les uns, les plus nombreux, enregistrèrent les succès de Taylor, en avouant franchement qu'ils s'étaient trop avancés au début. D'autres enregistrèrent purement et simplement ses victoires sans commentaires.

Celui qui remporta un jour une victoire en course à pied dut sortir d'une armoire ses souliers, sa culotte et son maillot de pédestrian et prenant son paquet et son courage à deux mains il s'en fut au R. C. F. où il s'entraîne consciencieusement. Je doute que les performances futures de ce Major Taylor blanc soient capables de mettre en difficulté les champions, mais l'intention valant l'acte, selon Kant, nous ne saurions trop l'encourager et le féliciter de tenir ses engagements.

Ne crions jamais : *Væ Victis* ! le vaincu d'aujourd'hui pouvant devenir le vainqueur de demain !

JACQUES MORTANE.

Du 23 au 29 Juin.

CYCLISME

Dimanche 23 Juin.

Paris-Hesdin (215 kilom. 500) : 1. Emile Georget en 7 h. 13 m. 2 s. ; 2. Petit Breton en 7 h. 15 ; 3. Laurent.

Jeudi 27 Juin.

Vélodrome Buffalo. — *50 kilomètres derrière tandems* : 1. Seigneur en 1 h. 1 m. 22 s. 2/5 ; 2. Léon Georget à une demi-roue ; 3. Luguet.

Poule de vitesse : 1. Friol ; 2. Van den Born ; 3. Major Taylor ; 4. Jacquelin.

Match derrière motos : 1. Darragon ; 2. Verbist.

ATHLÉTISME

Dimanche 23 Juin.

Aviron. — *Grand Prix de Paris* (skiff) : 1. Hermans ; 2. Zappoutereau.

Prix de la Vie au Grand Air (4 de pointe sans barreur) : 1. S.-N. Basse-Seine ; 2. R. C. de Paris.

Course à pied : *Les Grands Prix de R. C. F.*

Grand Prix de Paris (1.000 m.) : 1. Pouillot, 2. de Fleurac ; 3. Filliâtre (2 m. 39 s. 3/5).

3.000 mètres handicap : 1. J. Keyser, 8 m. 59 s. 1/5 (record) ; 2. De Fleurac.

HIPPISME

Dimanche 23 Juin.

Longchamp. — *Prix de Seine-et-Marne* (2.400 m.) : 1. Ouadi Halfa à Ed. Blanc (G. Stern) ; 2. Robinson ; 3. Saint-Léonard (7 partants).

Prix de Longchamp (2.400 m.) : 1. Adonis à M. G. Dreyfus (F. Taylor) ; 2. Le Gargan ; 3. Vétéran (19 partants).

Lundi 24 Juin.

Saint-Cloud. — *Prix du Président de la République* (2.800 m.) : 1. Esther, à M. Lallouet (Boudeau) ; 2. Eclaireur ; 3. Ené-Gocho (17 partants).

Mardi 25 Juin.

Saint-Ouen. — *Poule d'Essai de trois ans* (2.500 m. haies) : 1. Austral à M. E. Akar (Chapman) ; 2. Roitelet IV ; 3. Chateauvert (11 partants).

Mercredi 26 Juin.

Tremblay. — *Prix Flageolet* (2.000 m.) : 1. Profanus, à M. J. Prat (Ransch) ; 2. Arga ; 3. Olive (8 partants),

CHARRON LTD.

Cette importante Compagnie en présence des résultats obtenus vient de décider de distribuer un dividende intérimaire de 20.000 livres, soit 500.000 francs, à raison de 8.000 livres pour les actions Préferred ordinaires et 12.000 livres sur les actions Deferred.

Le Français A. Massey qui vient de triompher au Championnat de Golf de Hoylake en Angleterre reçoit du professeur Paterson la coupe offerte en trophée.

BIEN SPORTIF !!!

LES spectateurs des derniers championnats n'ont pas été sans remarquer le nombre vraiment inaccoutumé d'incidents de courses qui ont donné à cette réunion fameuse et qui était autrefois de bonne compagnie une allure un tant soit peu mouvementée.

On s'est en effet bousculé ferme dans les différentes épreuves et certains athlètes qui n'avaient pas en leurs jambes une confiance illimitée ne négligèrent rien pour démolir celles des concurrents qu'ils avaient le plus à craindre.

Dans les virages où trônaient des commissaires qui, du reste, n'y pouvaient rien, ce fut un échange aimable de coups de coudes dans les côtes et de coups de pieds sur les tibias. Il y eut même des coureurs qui bon gré malgré firent connaissance avec le gazon de la piste. Je souhaite qu'ils l'aient trouvé moelleux.

Finalement il y eut du sang sur les jambes et des réclamations. On pansa et on discuta, puis chacun partit un peu mécontent d'une journée où le sport fut gâté par de mauvais sportsmen.

Sont-ce bien des sportsmen que tous ces gens qui enlèvent aux épreuves la loyauté qu'elles devraient avoir, en y introduisant des mœurs de barrière ?

La course à pied était jusqu'ici l'un des seuls sports où l'on pût lutter à forces et à armes égales. C'est du reste pour cela que le public commençait à s'intéresser à nos réunions. Croyez-vous qu'il continuera à s'y rendre lorsque les épreuves seront faussées par des matches de boxe entre concurrents sans compter toutes les autres petites déloyautés que des coureurs sans scrupule pourront employer contre leurs adversaires les plus dangereux.

Nous sommes des amateurs, que diable ! Alors pourquoi se conduire comme des voyous ?

L. DE FLEURAC.

Le lieutenant de Marolles gagnant du raid Falaise-Verneuil-Montfort-Amaury (185 kil.) sur Lampas, sprécédant cinq officiers.

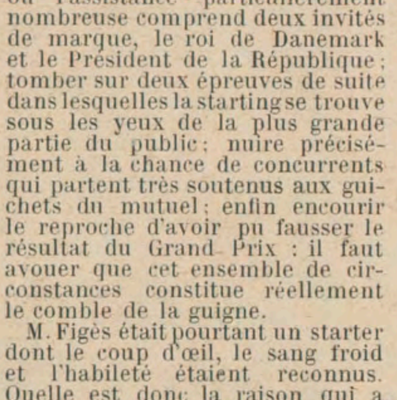
A PROPOS DU GRAND PRIX

CE pauvre M. Figès n'a vraiment pas eu de chance. Depuis vingt-trois ans qu'il est starter sur les hippodromes de la Société d'Encouragement, il est certain qu'il a dû donner bien des départs médiocres ; mais aller choisir le jour où l'assistance particulièrement nombreuse comprend deux invités de marque, le roi de Danemark et le Président de la République ; tomber sur deux épreuves de suite dans lesquelles la starting se trouve sous les yeux de la plus grande partie du public ; nuire précisément à la chance de concurrents qui partent très soutenus aux guichets du mutuel ; enfin encourir le reproche d'avoir pu fausser le résultat du Grand Prix : il faut avouer que cet ensemble de circonstances constitue réellement le comble de la guigne.

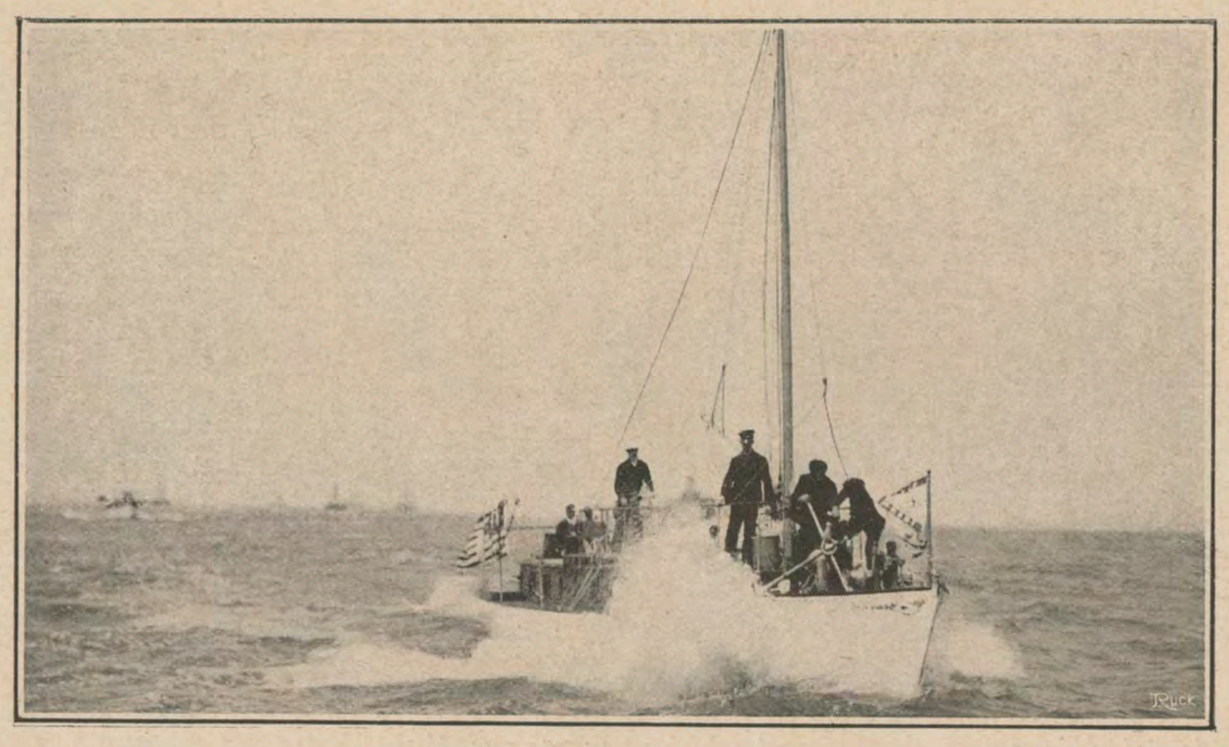
M. Figès était pourtant un starter dont le coup d'œil, le sang froid et l'habileté étaient reconnus. Quelle est donc la raison qui a pu diminuer en lui ces qualités ? Je crois l'avoir trouvée.

M. Figès était en même temps le starter de la Société Sportive d'Encouragement, dont les éminents organisateurs ont toujours su dans leur prévoyance éviter les incidents. Je fais abstraction naturellement des événements fâcheux et récents de Queyrac et de Wertingen, qu'on peut considérer comme des exceptions confirmant la règle. Poussés par cet esprit, ces organisateurs subtils ont établi le champ de courses de Maisons Laffitte, de telle sorte que la starting la plus rapprochée se trouve à environ 800 mètres des tribunes. En outre des précautions sérieuses ont été prises : le public n'a pas le droit d'aller au poteau du départ ; la presse sportive a obtenu à grand'peine pour un délégué l'autorisation d'assister au signal du départ ; quant aux photographes, il leur est absolument interdit de s'approcher d'une starting : un témoin oculaire, passe encore, mais pas de documents irréfutables. C'est ainsi qu'isolé comme Robinson Crusoe dans son île, M. Figès à fini peu à peu par se prendre pour un autocrate ; il a cru que ses décisions étaient indiscutables par définition, alors qu'on ne les discutait pas parce qu'on ne pouvait pas les apprécier. Il doit commencer à comprendre qu'il n'en est pas de même à Longchamp.

BOÏARD.



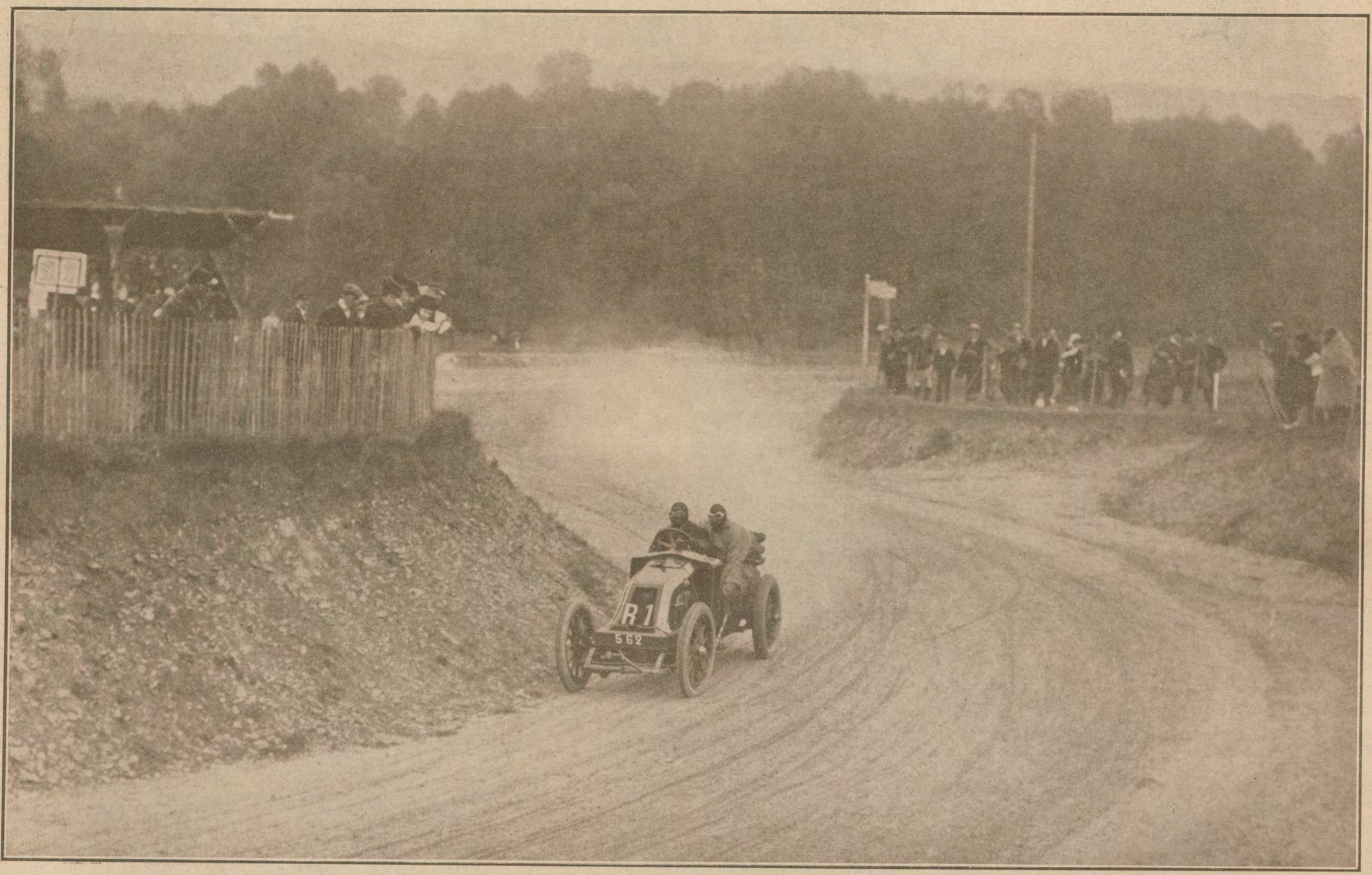
Ecots s'est brisé le boulet en disputant le prix de Longchamp le 23 juin et a dû être abattu aussitôt. Ecots comptait de belles victoires à son actif.



AU MEETING DES BERMUDES

The Jaako qui vient de remporter l'épreuve principale des Bermudes réservée aux canots automobiles et dont le parcours était de New-York aux Iles Bermudes. Il triompha, battant aisément tous ses adversaires et sans avoir subi la moindre panne.

Le Grand Prix de l'A.C.F.

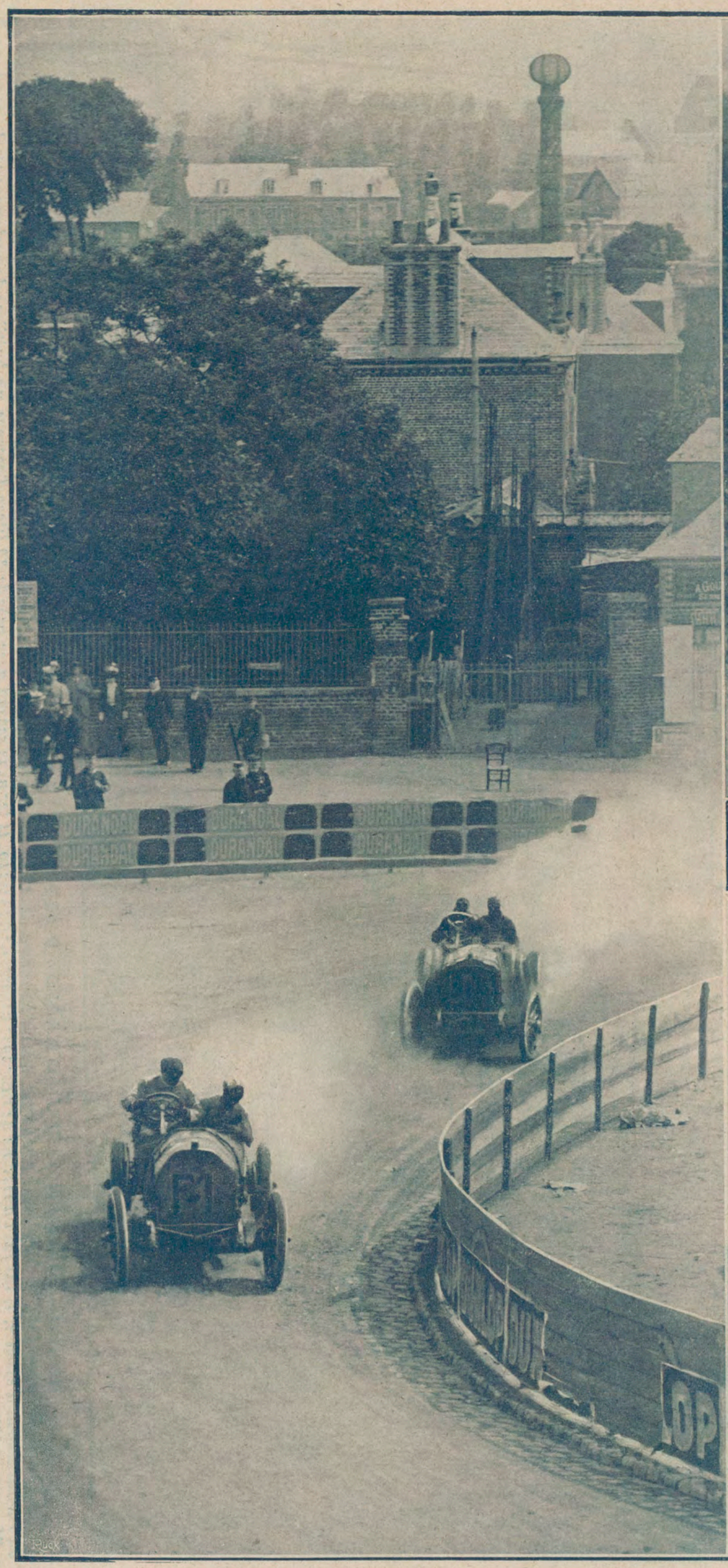


SZISZ, SECOND DU GRAND PRIX DE L'A. C. F., AU VIRAGE DE LONDINIÈRES

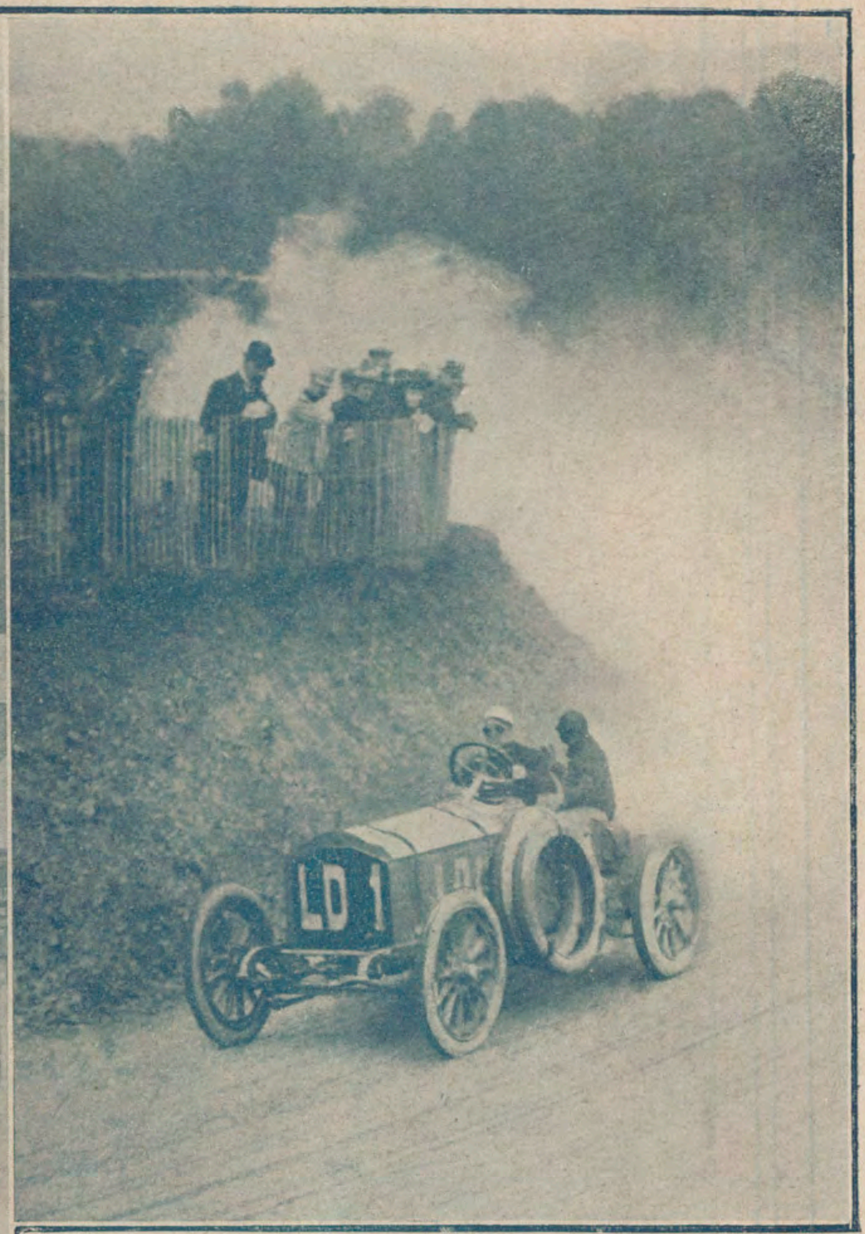
Le vainqueur du Grand Prix de 1906 a bien failli remporter encore l'épreuve de 1907. Il n'a succombé que derrière Nazzaro, qu'il avait battu l'an dernier à la Sarthe. Ayant perdu 9 minutes au ravitaillement d'essence, il lui fut impossible de rattraper ce terrible handicap. Il termine second avec près de 30 litres d'essence, un huitième du carburant total, en 6 h. 53 m. 10 s. 3/5, moyenne à l'heure 111 kilom. 819, sur voiture Renault frères, *munie des pneumatiques et des jantes amovibles* Michelin, *allumage par magnéto à haute tension* Simms-Bosch, *chassis* Arbel.

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 13 juillet, sera en grande partie consacré au Grand Prix de l'A. C. F.

LE DUEL DURAY-LANCIA



Le duel Duray-Lancia.
C'est au virage de la place de Mathomesnil, à Eu, que Duray parvint, après une poursuite foudroyante, à rejoindre et à dépasser Lancia.

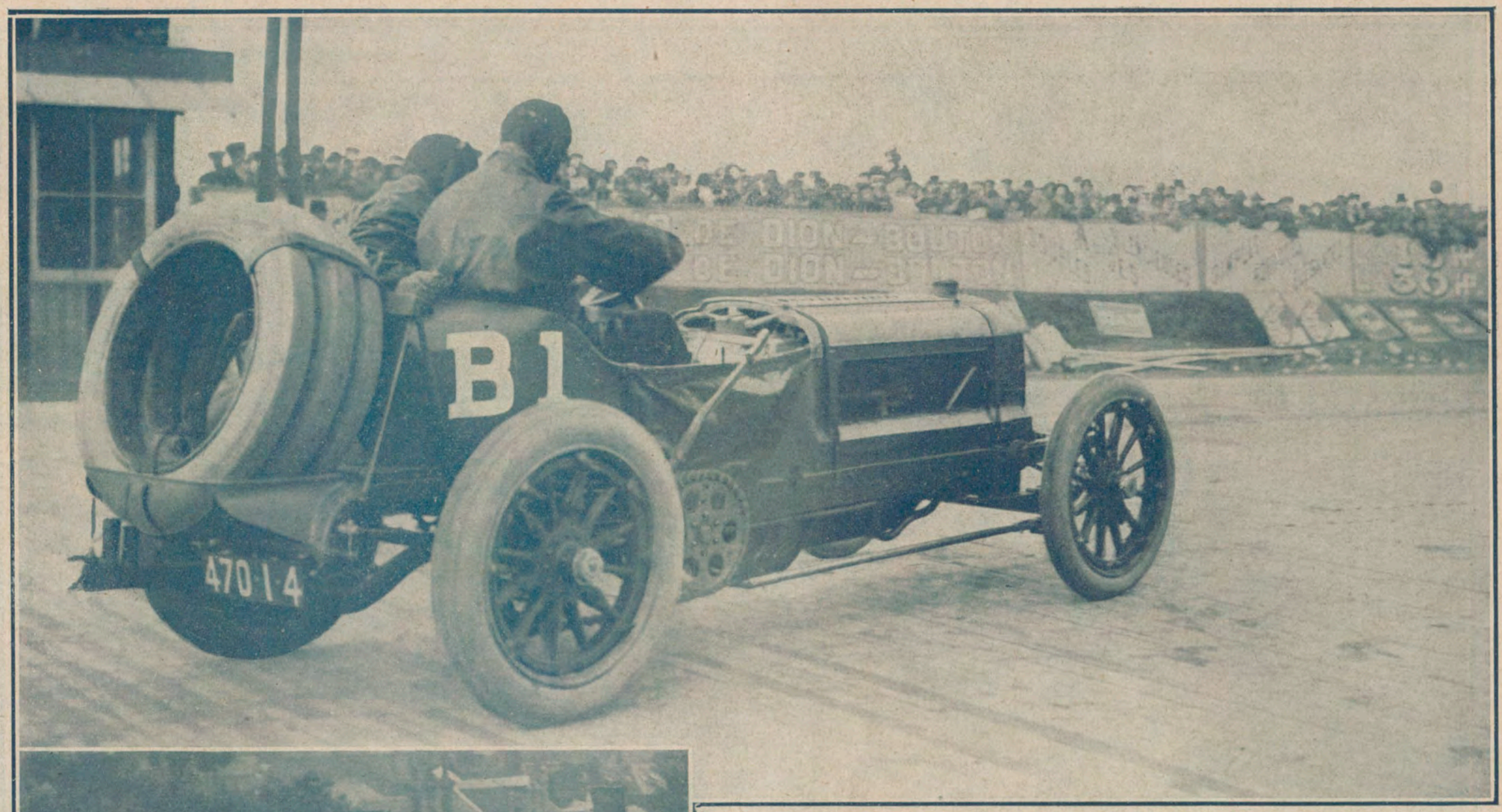


Duray.
Duray ayant réussi à dépasser Lancia, fut forcé d'abandonner à la Fourche, par suite de la rupture d'un roulement à billes du changement de vitesse.

Lancia.
Lancia, après huit tours effectués à un train très rapide dut abandonner, ayant un cylindre qui ne donnait plus.

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 13 juillet, sera en grande partie consacré au Grand Prix de l'A. C. F.

LA TRIPLETTE BRASIER



Barillier au ravitaillement.

A une allure très régulière, Barillier se classe 8e en 7 h. 27 m. 51 s., moyenne 103 kil. 159, sur voiture Brasier, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch, *refroidisseur* Grouvelle et Arquembourg.

Baras au virage d'Eu.

Revenu très fort sur la fin, Baras ne peut que se classer 3e en 7 h. 55 s. 3/5, moyenne 109 kil. 760, sur voiture Brasier, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch, *refroidisseur* Grouvelle et Arquembourg.

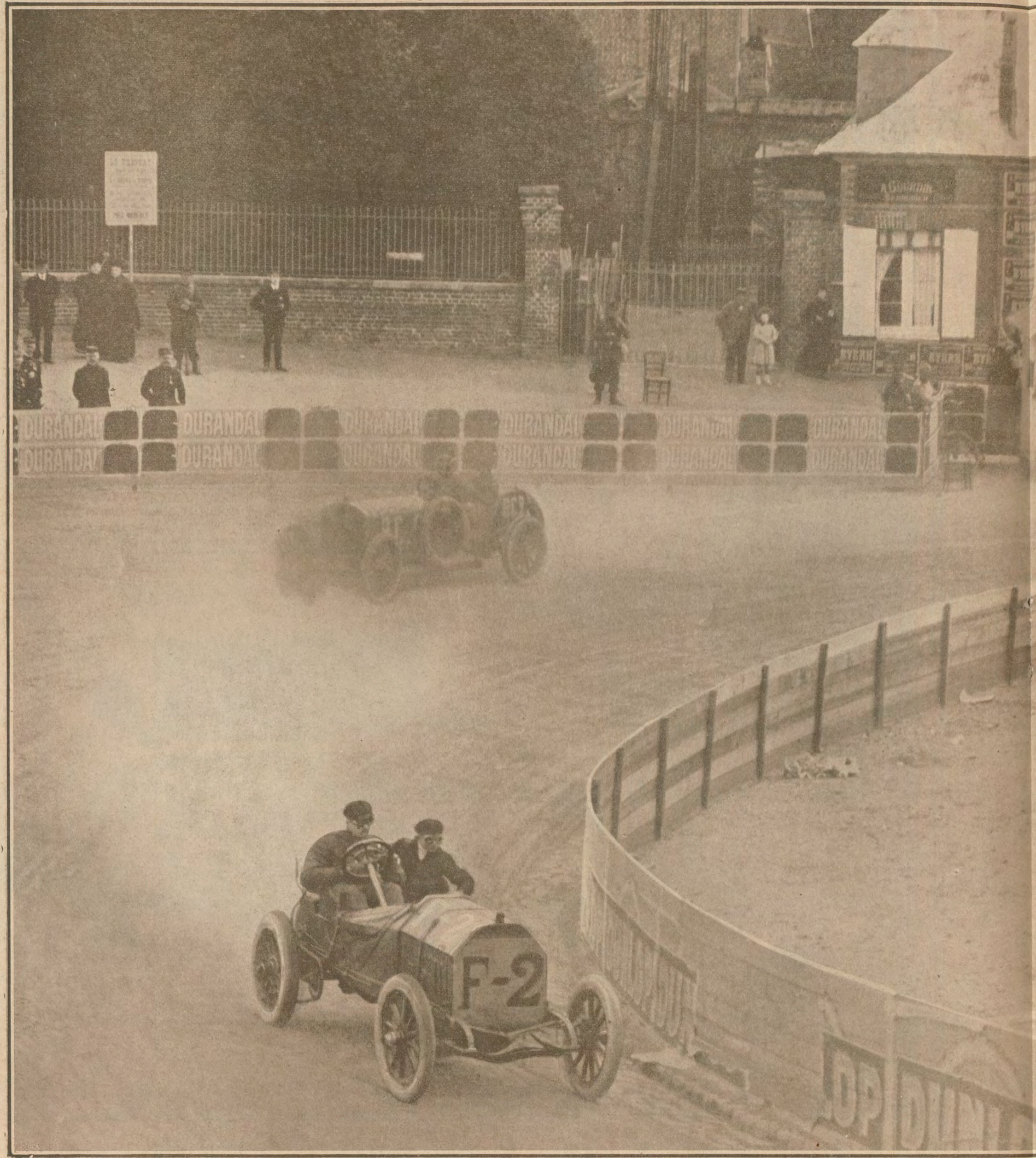
Bablot devant les tribunes.

Culbuté à Londinières pour éviter Richez, Bablot a réparé une fusée faussée et est parvenu à se classer 11e en 9 h. 12 m. 59 s. sur voiture Brasier, *pneus et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch, *refroidisseur* Grouvelle et Arquembourg.

Comme l'an dernier à la Sarthe, la triplette Brasier finit seule au complet et emporte le prix de régularité.

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 13 juillet, sera en grande partie consacré au Grand Prix de l'A. C. F.

LE GRAND PRIX DE L'A.C.F.

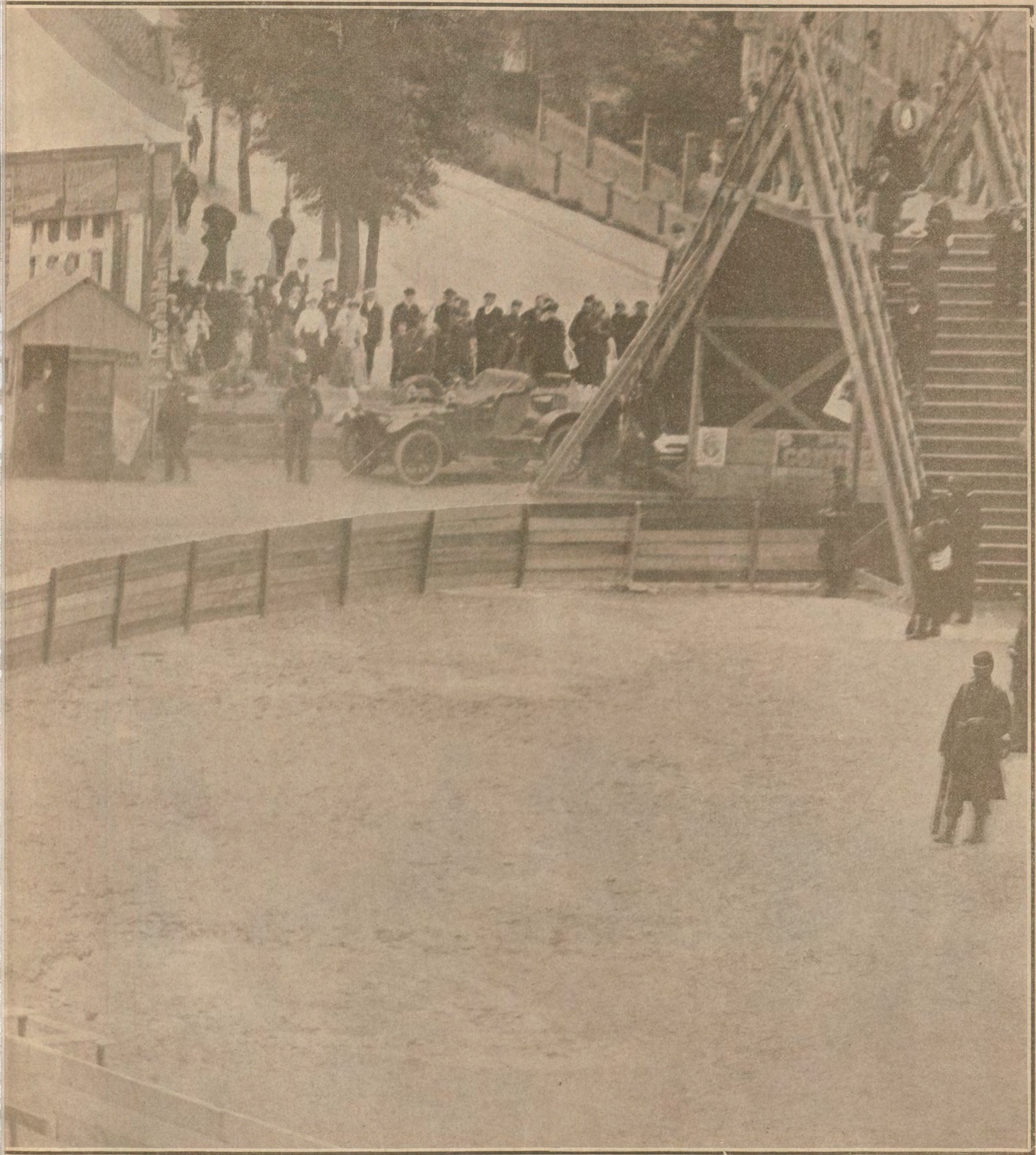


NAZZARO, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Pour la première fois, une marque étrangère remporte la grande course d'automobiles française, et c'est la même qui a remporté successivement la Targa Florio en Italie et la Coupe du Kaiser en Allemagne, courues d'après trois données différentes. Le vainqueur est aussi le même, Nazzaro, qui a accompli ce tour de force sans précédent, de gagner en une seule année trois épreuves internationales, quatre pourrait-on dire, si on compte les

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 13 Juillet, sera

LE VAINQUEUR, NAZZARO

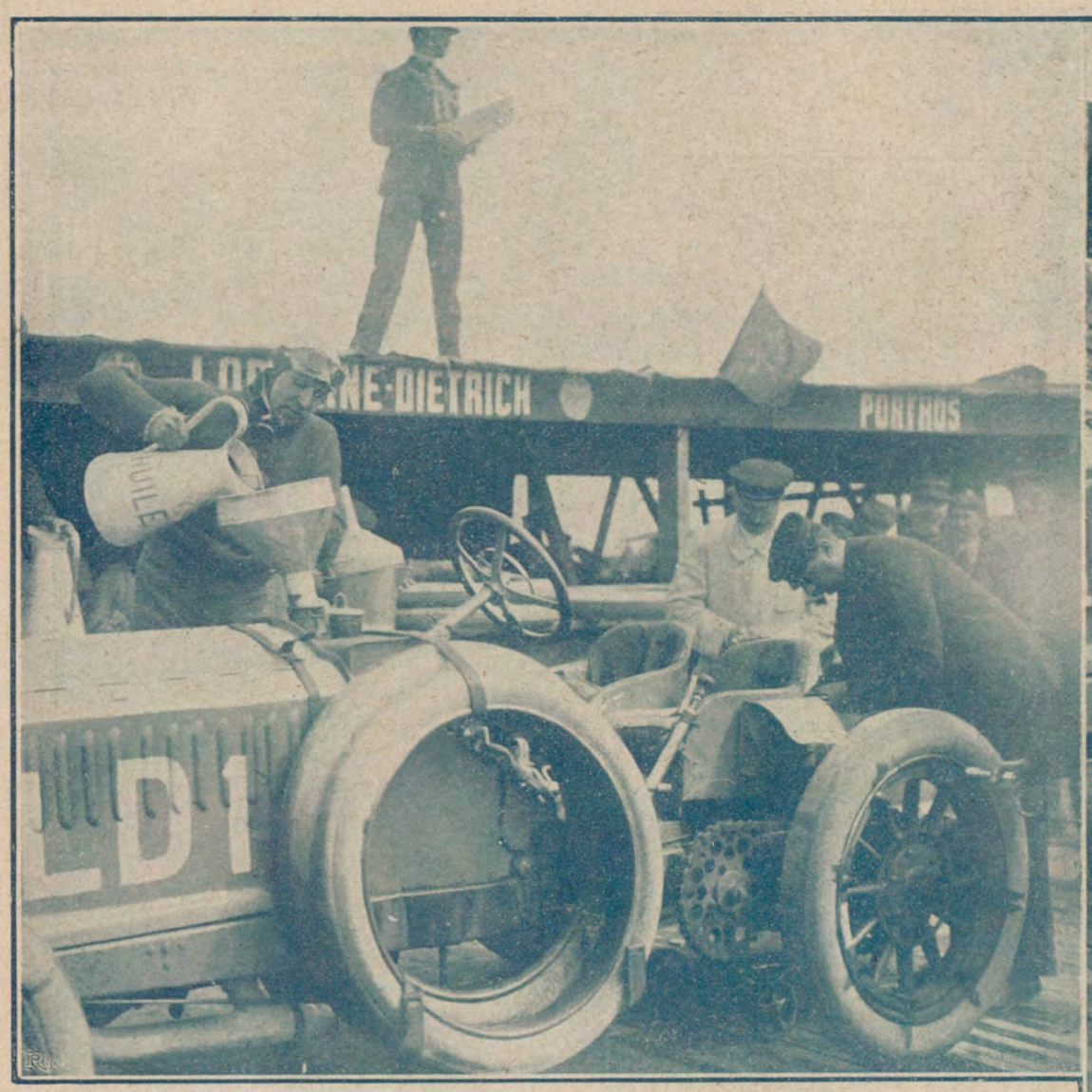


AU VIRAGE DE LA PLACE MATHOMESNIL, A EU.

Éliminatoires du Taunus, Nazzaro a fait une course d'une régularité extraordinaire, poussant sa voiture à mesure que la fin approchait et arrivant dans les deux derniers tours à plus de 120 à l'heure. Il a couvert les 770 kilomètres en 6 h. 46 m. 33 s. 2/5, ce qui donne une moyenne horaire de 113 kil. 621. Sa voiture était munie de pneumatiques et jantes amovibles Michelin, *allumage par magnéto à basse tension* Simms-Bosch.

en grande partie, consacré au Grand Prix de l'A. C. F.

LES A-COTÉ DE LA COURSE



Duray, au cinquième tour, remplit son réservoir d'huile.

Après avoir constaté au ravitaillement que sa consommation en essence est excellente, le gagnant moral de la course se prépare joyeux à repartir, sûr maintenant de la victoire de sa Lorraine-Diétrich.

Rougier fait le plein.

Rougier, toujours déveinard, a dû s'arrêter par suite de l'éclatement d'un cylindre, causé par l'introduction d'eau froide.

Duray rentre après son abandon.

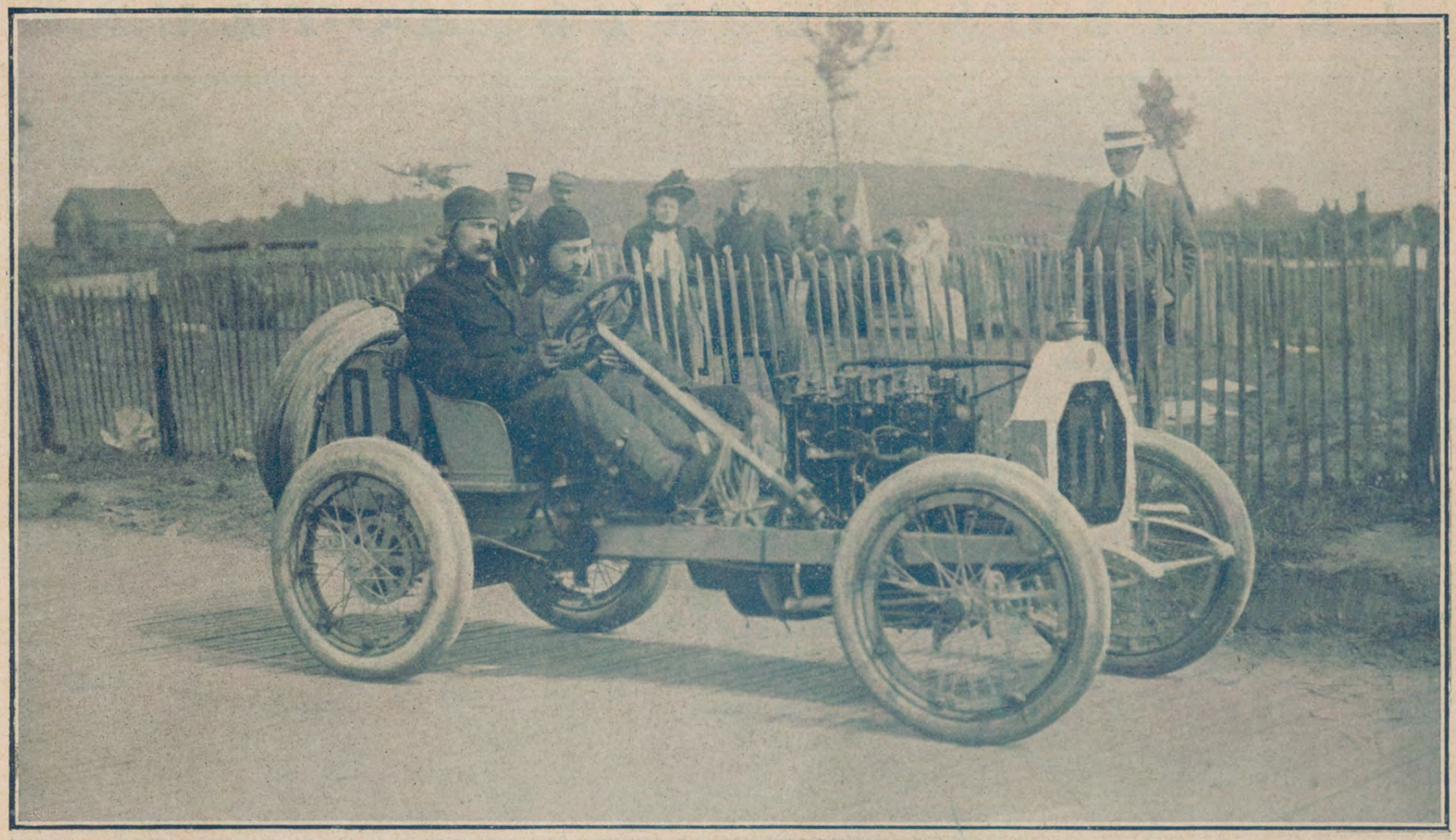
Acclamé par la foule, l'excellent conducteur de Lorraine-Diétrich, *le seul coureur français qui ait tenu la tête et qui l'a conservée jusqu'à l'avant-dernier tour, rentre aux tribunes après avoir été contraint d'abandonner.*

Notre photographe Simons et la maréchaussée.

Pour être bon reporter il faut passer dans les endroits interdits. Ne le comprenant pas, des gendarmes trop zélés veulent arrêter notre photographe Simons.

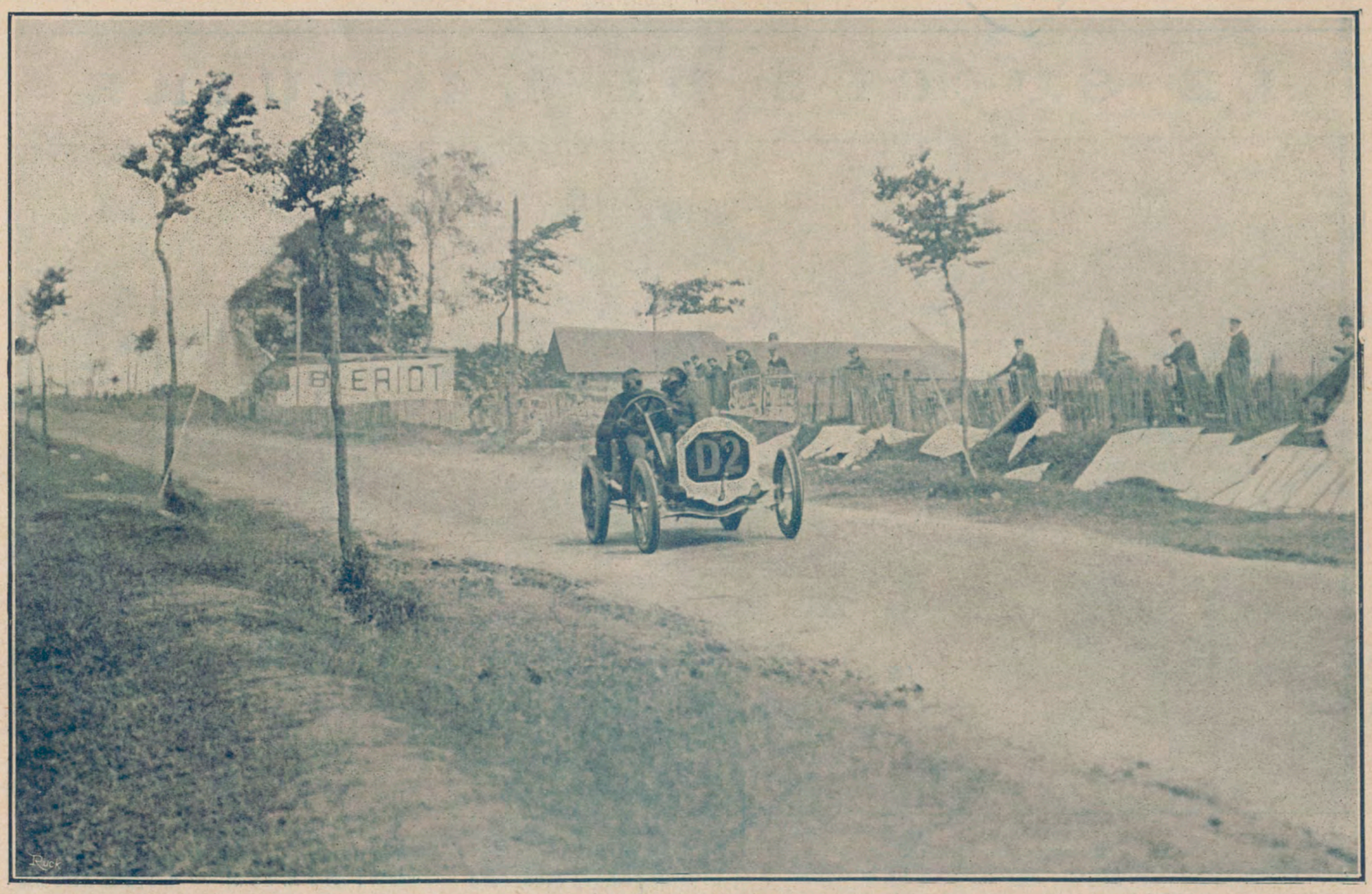
Notre prochain numéro, qui paraîtra le 13 juillet, sera en grande partie consacré au Grand Prix de l'A. C. F.

La Coupe de la Commission Sportive



De Langhe, gagnant de la Coupe de la Commission Sportive.

Un peu inaperçue au milieu de l'éclat du Grand Prix, la Coupe de la Commission Sportive valait d'avoir une journée pour elle. De Langhe l'a gagnée en se jouant, couvrant les 462 kil. en 5 h. 13 m. 25 s. 2/5, moyenne 89 kil. 600 à l'heure, sur voiture Darracq, *pneumatiques et jantes amovibles* Michelin, *magnéto* Simms-Bosch, *refroidisseur* Grouvelle et Arquembourg.

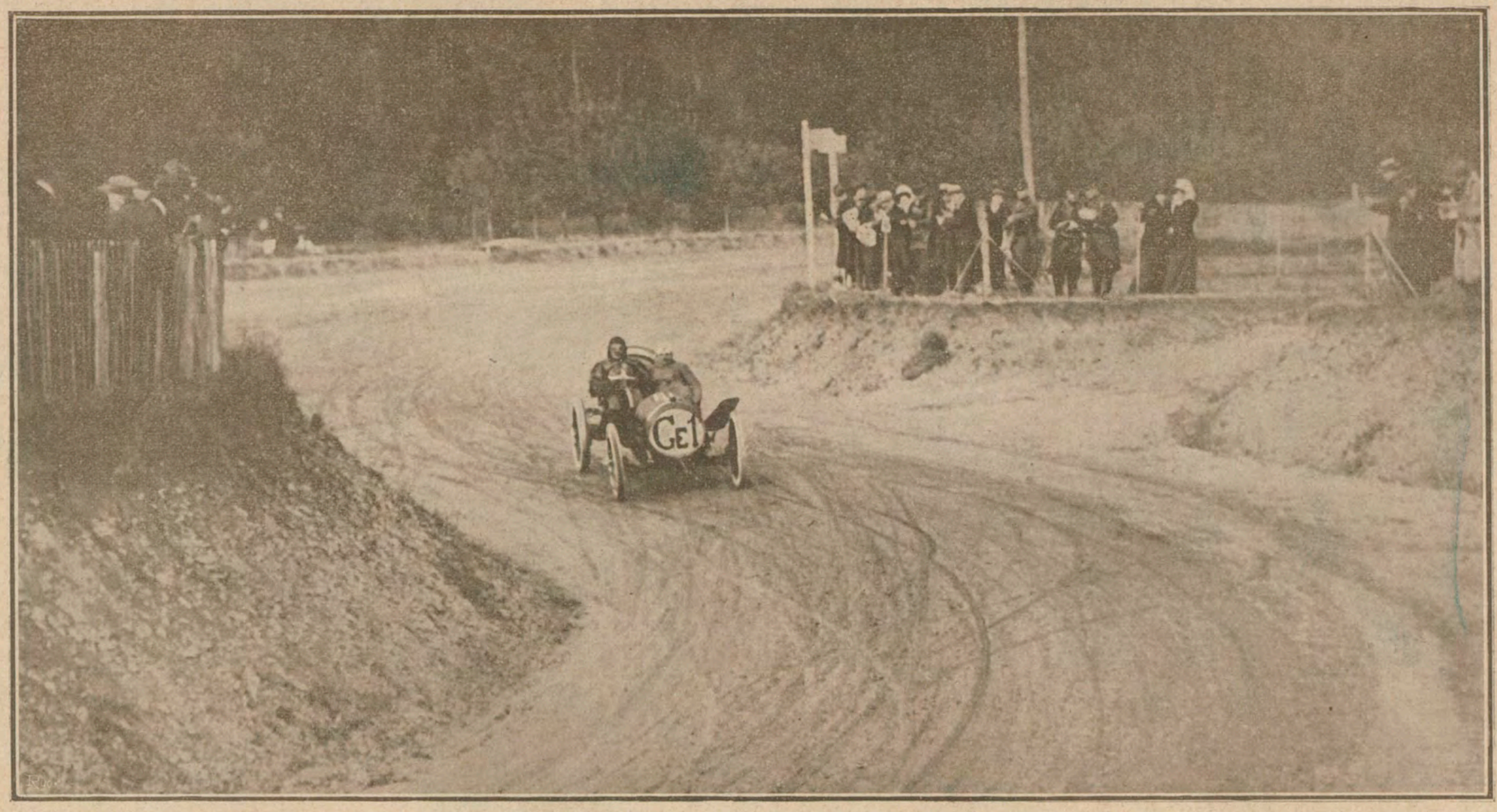


Demogeot dans la ligne d'arrivée.

Demogeot a pris la troisième place dans la Coupe de la Commission Sportive, en 5 h. 27 m. 56 s. 2/5, sur voiture Darracq.

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 13 juillet, sera en grande partie consacré au Grand Prix de l'A. C. F.

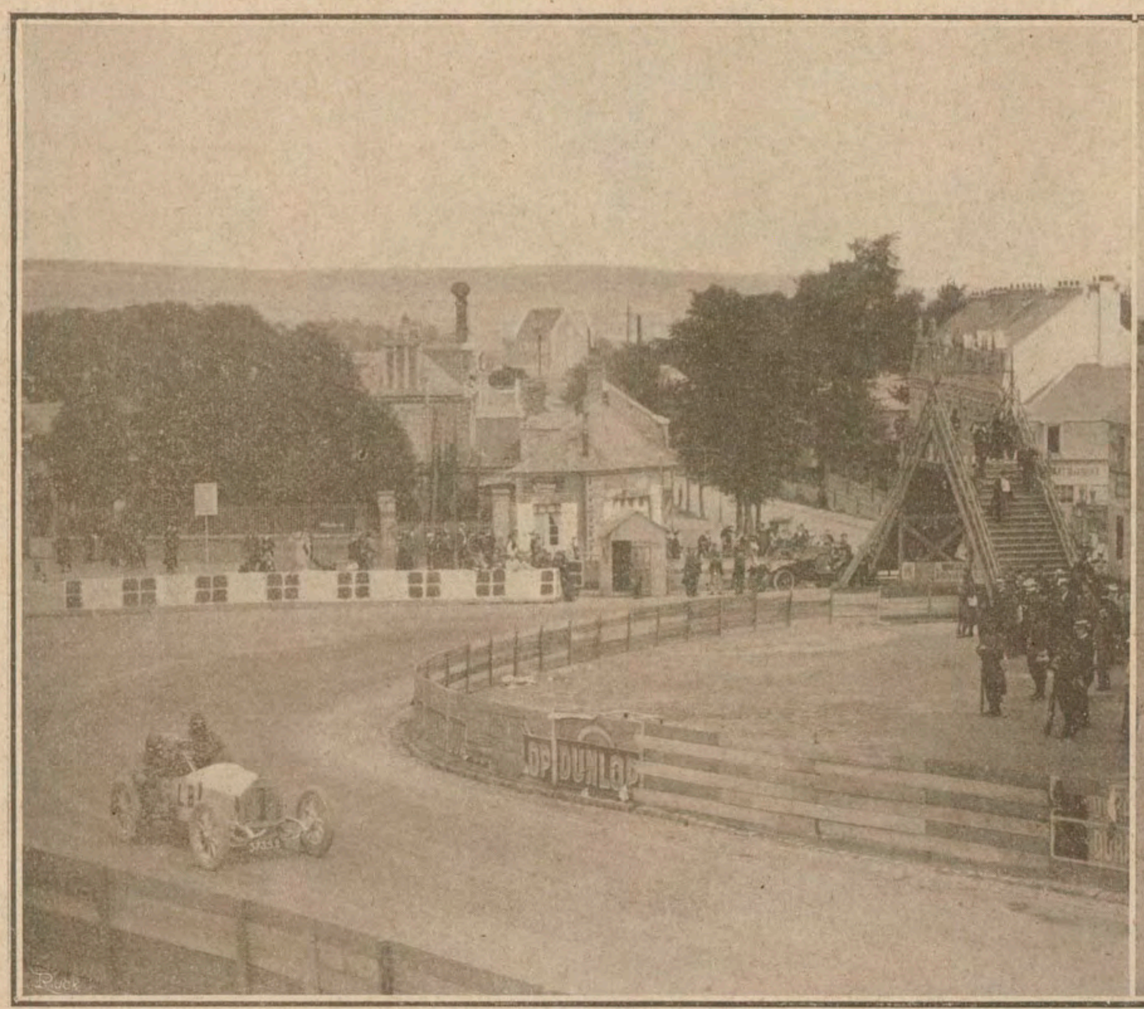
LES PLUS PETITS MOTEURS



Perpère au virage de Londinières.

Les Germain *avaient tenu à mettre en ligne des 24 chevaux dont on avait simplement modifié la carrosserie. Avec leur cylindrée de 3 lit. 750, Roch Brault et Degrais, ont achevé le parcours en 9 h. 50 m. 36 s. et 10 h. 10 m. 43 s. Voiture* Germain, *pneumatiques* Michelin, *allumage par magnéto* Simms-Bosch.

LE SUCCÈS DE LA BUIRE



Dumaine au Virage d'Eu.

Les trois voitures La Buire *se sont classées dans la Coupe de la Commission Sportive et ont pris les 2e, 4e et 5e places, Dumaine a terminé en 5 h. 45 m. 40 s. sur pneumatiques* Continental, *magnéto* Simms-Bosch.

Mottard et Sibourd au ravitaillement.

Mottard a fini second en 5 h. 26 m. 19 s. 2/5 et Sibourd quatrième en 5 h. 29 m. 2 s., tous deux sur voitures la Buire, *pneumatiques* Continental, *magnéto* Simms-Bosch.

Notre prochain numéro, qui paraîtra le 13 juillet, sera en grande partie consacré au Grand Prix de l'A. C. F.

A COTÉ DES COURSES

La popularité de l'institution des courses ℘ Un champ de courses délicieux ℘ A des tribunes trop garnies, issues trop réduites ℘ La piste des fortifications et ses passages de route ℘ Les stalles réservées aux concurrents dans le pesage.

La série des grandes épreuves classiques de l'hippisme vient de se clore ; et, bien que l'intérêt soit toujours tenu en éveil par les débuts des trois ans sur les obstacles et par les premières armes des plus modestes deux ans, nous pouvons profiter de ce demi répit qui précède une période de courses intéressantes et ratiociner à notre aise sur les événements qui se sont produits pendant cette première partie de l'année. Je laisse à d'autres plus compétents la mission délicate de disséquer les performances passées des champions en vue et le soin plus délicat encore de prédire

Le passage de route.

La piste des fortifications est séparée du reste de l'hippodrome par une route du Bois, bordée de trottoirs, sur laquelle il s'agit d'établir un véritable raccord.

Le dispositif.

Ainsi qu'on le voit, une planche sert à supprimer la différence de niveau entre le trottoir et la route ; le tout est recouvert d'une couche de terre.

Le résultat.

Lorsque les chevaux traversent en course le passage de routes, leurs sabots enfoncent presque complètement dans la couche de terre friable, dont le rôle amortisseur ne se trouve pas très bien rempli.

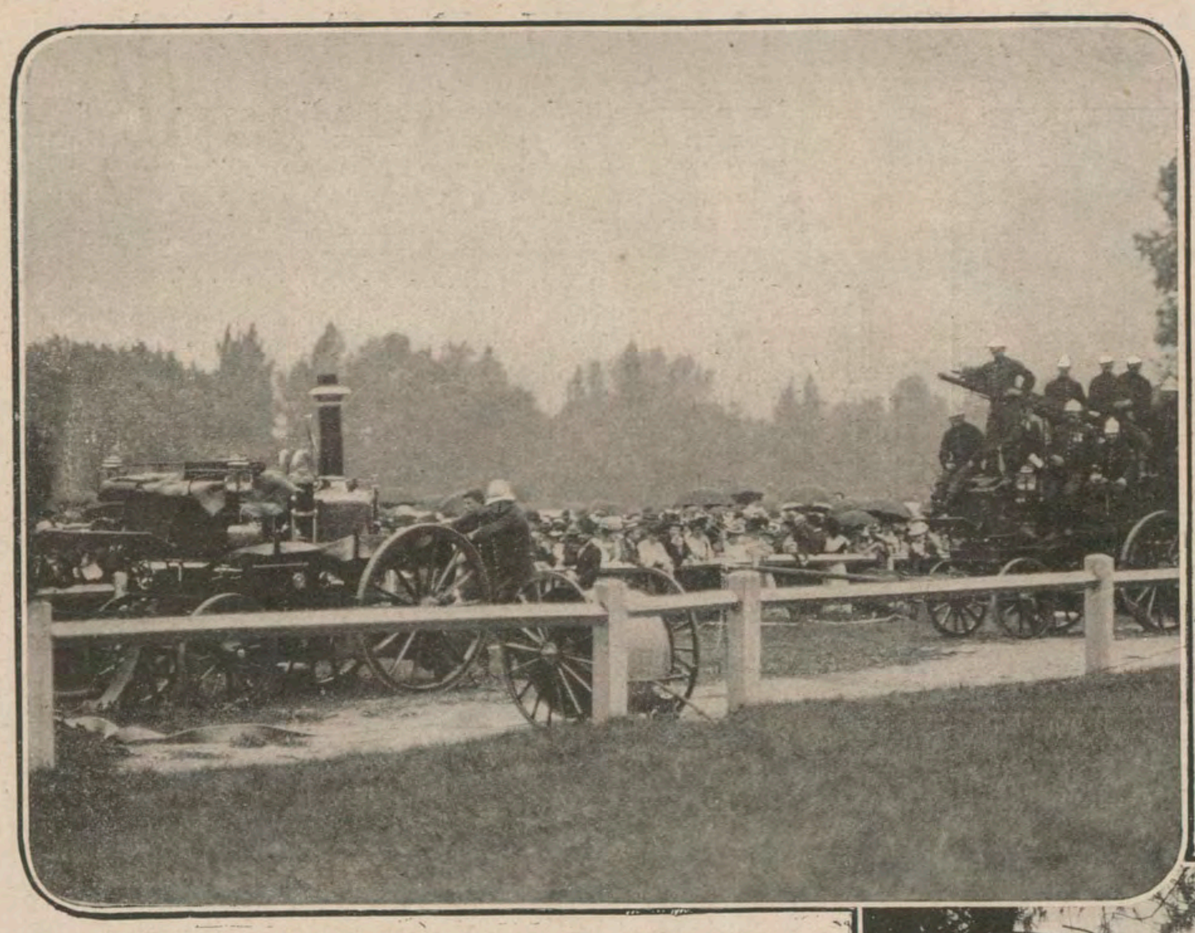
leur carrière future. Pour moi je me contenterai du positivisme plus terre à terre des à-côtés sportifs, m'efforçant de tirer de leur étude des leçons profitables à tout le monde.

La popularité croissante de l'institution des courses ressort clairement du succès remporté par les grandes journées qui viennent de s'écouler. Chaque année, le chiffre des entrées accuse une augmentation notable sur celui de l'année précédente. Parmi les Sociétés de Courses, certaines ont pris leurs dispositions afin de se maintenir à à la hauteur de semblables résultats ; d'autres, soit par pessimisme, soit par routine, n'ont pas voulu sortir des limites désormais restreintes qu'elles s'étaient fixées lors de leur naissance. Je me bornerai aujourd'hui à chercher à étayer cette affirmation par les constatations que j'ai pu faire, notamment le jour du Grand Steeple.

Je me plais à reconnaître que le pesage d'Auteuil est l'un des endroits les plus coquettement situés et les plus gaiement fleuris qu'il soit au monde. Le lac qui le borne, les grands arbres qui l'abritent, les parterres fleuris qui le garnissent, enfin les tribunes enguirlandées, tout se ligue pour en faire un coin délicieux. Mais, comme le dit le proverbe, il n'y a point de roses sans épines. Et, s'il est vrai qu'on puisse, sans être taxé d'exagération, comparer le pesage à une rose, la comparaison se justifie encore plus si l'on veut rechercher les épines. L'une de

La tribune du pavillon.

Aux jours de grandes réunions, une foule compacte se presse dans les différentes enceintes. Dans celle du pavillon, dont les dimensions sont très réduites, c'est une véritable cohue ; sur la terrasse, dans l'intérieur de la tribune, et même sur le sol, il serait impossible de jeter une épingle à terre.



Les pompiers au Grand Steeple.

Le jour du Grand Steeple, une pompe à vapeur se trouve en permanence en face des tribunes du pesage et du pavillon, prête à être mise en batterie à la moindre alerte. Entre temps, les pompiers suivent les péripéties de la course.

celles-ci pousse même l'assimilation jusqu'à se dissimuler presque complètement sous les fleurs : c'est la vétusté des tribunes, qui disparaît à l'extérieur sous les guirlandes décoratives, mais qui se manifeste lorsqu'on gravit les rudes escaliers de bois pour pénétrer à l'intérieur ou sur la terrasse.

Les inconvénients sont plus apparents encore, si l'on considère la tribune du pavillon, à laquelle une ornementation — natuellement moins soignée — donne un aspect plus sévère; cela tient à ce que la cohue qui se presse dans cette enceinte est moins au large que celle du pesage. Aux jours de grandes épreuves et principalement le jour du Grand Steeple, cette tribune regorge de spectateurs; sur la terrasse qui pourrait contenir cinq cents personnes, quinze cents sont littéralement entassées; sur les gradins intérieurs, c'est la même foule. Or, pour accéder à cette terrasse qui se trouve environ à la hauteur d'un quatrième étage, il n'y a qu'un seul escalier, tout en bois, à peine large pour laisser passer quatre personnes de front, et qui sert en même temps aux spectateurs des gradins supérieurs de l'intérieur. Je ne veux pas insister sur les incommodités résultant de cet état de choses pour le public qui met parfois plus de dix minutes pour regagner la terre ferme après la course; la question est plus grave, quand on se demande avec angoisse ce qui se passerait le jour où une des tribunes s'effondrerait ou prendrait feu. Les organisateurs ont si bien mesuré le péril que, pour la réunion du Grand Steeple, une pompe à vapeur est là en permanence, de l'autre côté de la piste, prête à toute éventualité. Je crois, du reste, qu'elle ne servirait pas à grand chose, car le feu rencontrant un aliment facile, tout l'édifice flamberait comme une allumette. A peine aurait-on la consolation d'être arrosé d'un côté pendant qu'on brûlerait de l'autre. Par exemple, aux autres jours que celui du Grand Steeple, quelle que soit l'affluence, il n'y a plus de pompe; la même consolation vous serait donc refusée. Il me semble qu'il y ait là un danger public que toutes les personnes ayant assisté à une réunion importante d'Auteuil, ont pu constater comme moi. Nous avons l'habitude en France d'attendre une catastrophe pour chercher à établir avec soin les responsabilités ; je préfère la prévoyance à toutes les sanctions du monde.

Un passage du public sur la piste.

Le sol de la piste n'est pas très bien respecté à Auteuil. En certains endroits, qui servent d'accès au public, il est tellement piétiné qu'on dirait une véritable route. Ce passage est celui qui se trouve entre la butte et le brook.

C'est cette tournure d'esprit qui me pousse à signaler dans un autre ordre d'idées un inconvénient grave de l'hippodrome d'Auteuil. Je veux parler de la piste des fortifications. On sait que, dissimulée derrière un double rideau d'arbres, elle dérobe les concurrents à tous les regards pendant 8 à 900 mètres et que le public, les entraîneurs, les propriétaires et même les commissaires ne peuvent savoir que par ouï-dire ce qui s'y passe. Mais cela n'est encore rien; le véritable danger est constitué par les deux passages de route qui la raccordent avec l'autre partie du parcours; car cette piste est séparée du reste de l'hippodrome par une route du Bois, bordée de chaque côté par un trottoir. On obvie à cet inconvénient en rétablissant le niveau du trottoir au moyen d'une planche, et en recouvrant toute la zone du passage d'une couche de terre. Or, les sabots des chevaux enfoncent dans la terre très friable, qui n'annihile pas suffisamment la dureté du sol empierré ou de la bordure granitique des trottoirs. On a cru pouvoir imputer à un pareil état de choses deux accidents qui sont arrivés, cette année même, à Saint-Laurent dans le prix Juigné et à Thoughtless Imp dans le Grand Prix du Printemps: ils se sont en effet arrêtés tous deux, le paturon brisé, au même endroit de la piste, non loin d'un de ces passages de route. On peut se figurer, sans le faire entrer en ligne de compte, combien de tendons ont dû laisser de leur solidité dans de semblables épreuves.

Berçons-nous de l'illusion qu'il suffira d'avoir attiré l'attention sur ces divers points pour qu'il y soit remédié.

René Riondet.

Les stalles au pesage.

Lorsque les partants sont nombreux, tous les chevaux ne peuvent prendre place dans les stalles qui leur sont réservées. On est obligé de les seller et de les soigner en plein air. Tant mieux s'il fait beau!

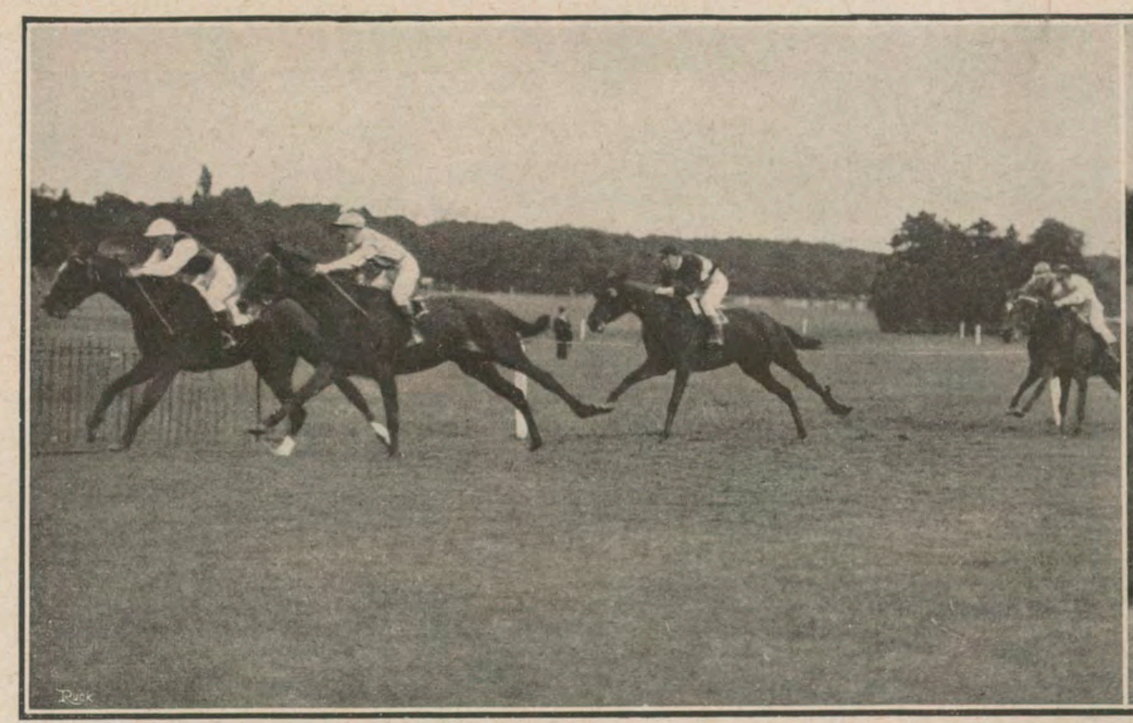
SUR LES HIPPODROMES

M. Th. Lallouet.

Gagnant pour la 3e fois le Grand Prix du Président de la République, au trot monté.

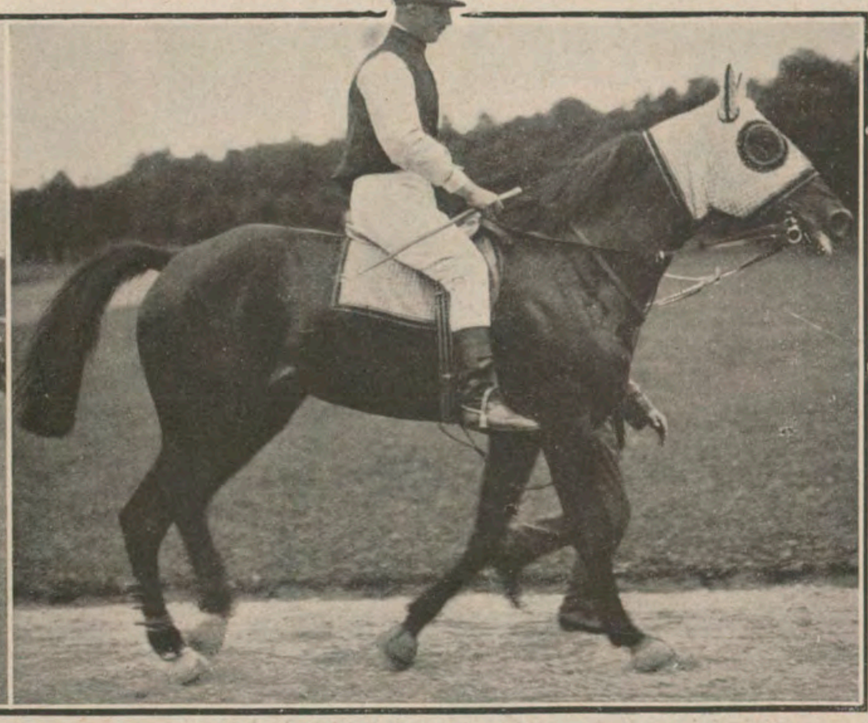
Le dernier tournant dans le Prix de Seine-et-Marne.

Ouadi Halfa, Pollet, Robinson et Saint-Léonard se sont élancés en tête. Ouadi Halfa était détaché et l'emportait de 3 long. sur Robinson.



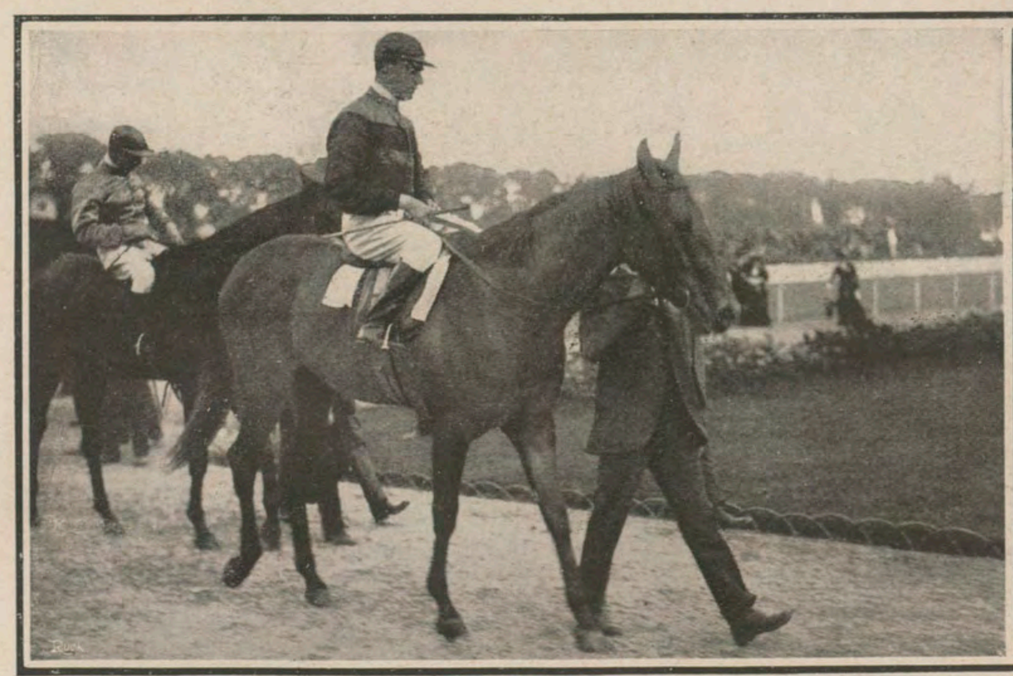
Le dernier tournant dans le Prix de Longchamp.

Adonis, Vincent, Vétéran, l'Inconnu étaient détachés dans la ligne droite. Le Gargan faisait un bon effort, mais ne pouvait empêcher Adonis de l'emporter d'une longueur.



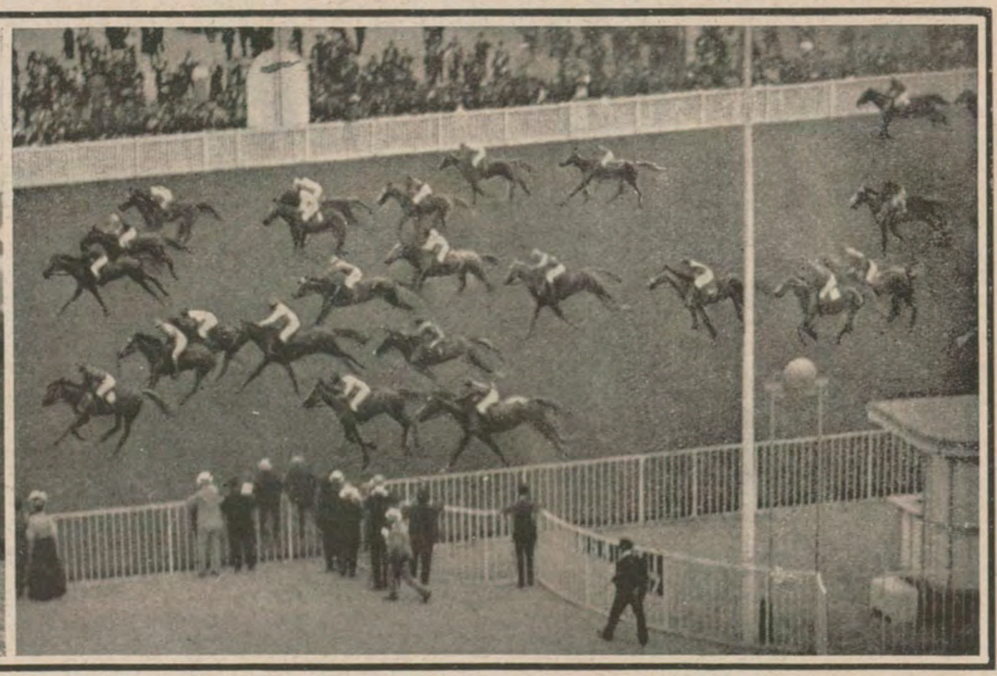
Esther, gagnant du Prix du Président de la République.

Esther, par Ukase I et Fauvette II, à M. Th. Lallouet (Boudeau) a remporté le Prix du Président de la République (50.000 francs 2.800 m.) en 4 m. 20 s. 2/5.



Kasta.

Kasta, par Doriclès et Katharina, au duc de Gramont, monté par Spears qui a remporté à Maisons-Laffitte le 28 juin le Prix La Camargo (900 mètres).



L'arrivée du Prix La Camargo.

Le prix La Camargo, première épreuve importante réservée aux deux ans avait réuni 29 partants. C'est Kasta qui a triomphé battant d'une encolure Sirène IV ; Rozières troisième à une courte encolure.

Notre numéro spécial du Circuit étant entièrement consacré à l'automobile, nous n'avons pu donner les photographies de la dernière journée de Longchamp. Aujourd'hui, l'abondance des matières nous force à restreindre la place que nous consacrons ordinairement à l'hippisme.

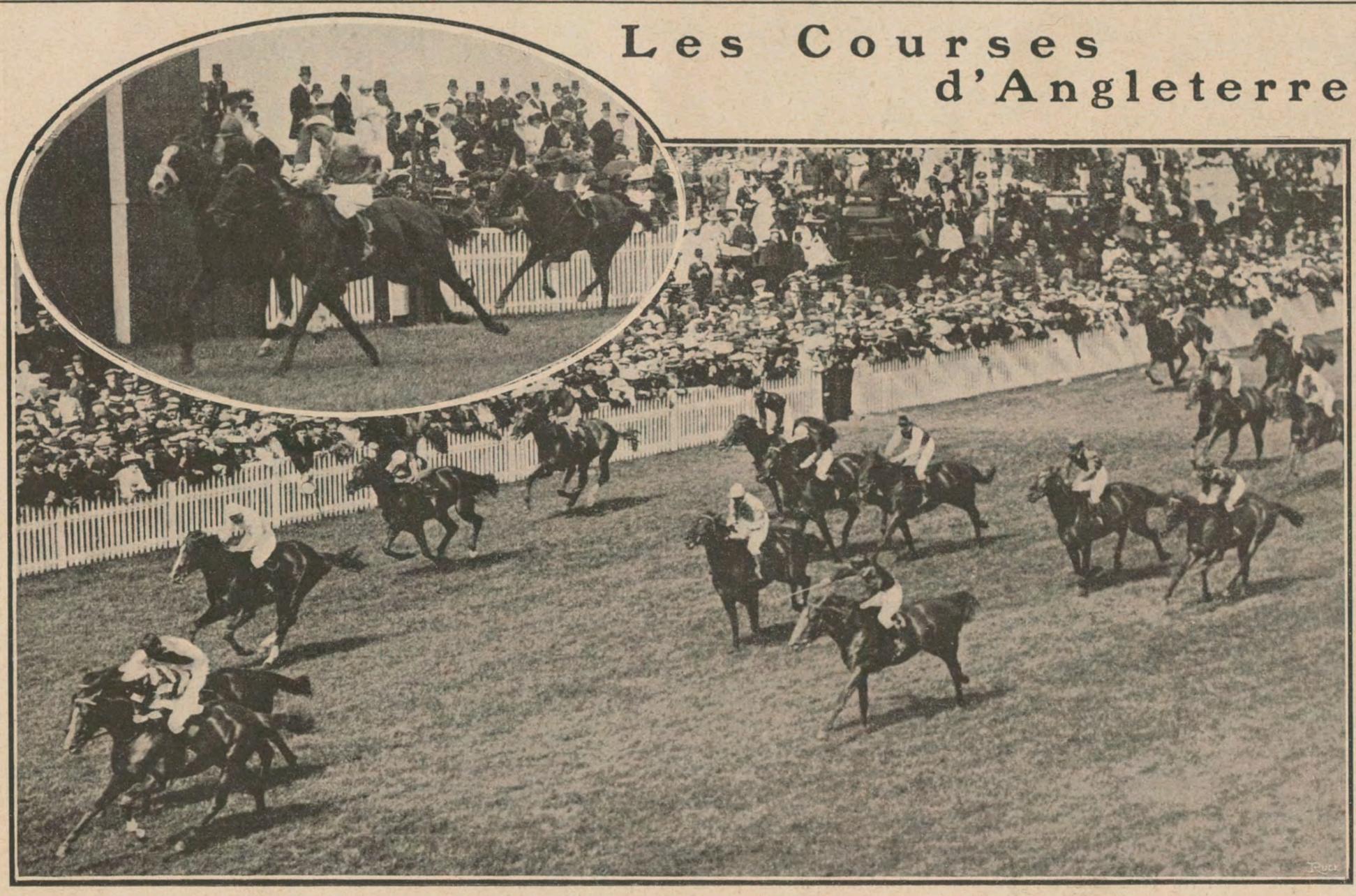
LES GRANDS PRIX D'AVIRON

Les vainqueurs du Prix du Conseil Municipal.
L'équipe du Cercle des Régates de Bruxelles qui a battu de 10 longueurs la Société d'Encouragement du Sport Nautique.

Hermans.
Hermans, vainqueur du Grand Prix de Paris. Dans sa demi-finale, il avait triomphé de Delaplane.

Les vainqueurs de la Coupe de la *Vie au Grand Air*.
L'équipe de la S.-N. de la Basse-Seine (4 de pointe sans barreur) qui a remporté la Coupe de la Vie au Grand Air.

Les Courses d'Angleterre



L'arrivée de la Gold Cup d'Assot.
L'arrivée donnait lieu à un dead-heat entre The White Knight et Eider. Eider (G. Stern) était distancé.

L'arrivée du Royal Hunt Cup.
Il y avait 24 partants. Lally, à M. Purefoy (Hewitt) a gagné d'une demi-longueur devant Andover. Malua, troisième à 3 longueurs.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le Gérant* : Félix Luquin.